

ARCHIVES  
DIPLOMATIQUES

1888

JX  
3  
A6

Digitized by the Internet Archive  
in 2024

# ARCHIVES DIPLOMATIQUES

RECUEIL MENSUEL INTERNATIONAL  
DE DIPLOMATIE ET D'HISTOIRE

PUBLIÉ SOUS LA DIRECTION DE

**M. LOUIS RENAULT**

Professeur de Droit des gens  
à la Faculté de droit de Paris et à l'École libre des sciences politiques,  
Membre de l'Institut de Droit international.

Avec la collaboration de M. JOSEPH CHAILLEY, Docteur en Droit,  
Avocat à la Cour d'Appel de Paris.

---

DEUXIÈME SÉRIE

---

TOME XXVII

JUILLET, AOÛT, SEPTEMBRE

---

PARIS

---

KRAUS REPRINT  
A Division of  
KRAUS-THOMSON ORGANIZATION LIMITED  
Nendeln/Liechtenstein  
1970

# ARCHIVES DIPLOMATIQUES

DE DIPLOMATIE ET D'HISTOIRE

DE LOUIS RENAUD

Reprinted from a copy in the collections of the  
University of Illinois Library

DEUXIEME SERIE

TOME XXVI

PARIS, 1901

Printed in Germany  
Lessingdruckerei Wiesbaden



# ARCHIVES DIPLOMATIQUES

---

## PREMIÈRE PARTIE

---

### TRAITÉS, CONVENTIONS, PROTOCOLES.

---

#### AUTRICHE-HONGRIE — ROUMANIE

##### Convention de délimitation des frontières.

25 novembre/7 décembre 1887.

Sa Majesté le Roi de Roumanie et Sa Majesté l'Empereur d'Autriche Roi de Bohême, etc., et Roi Apostolique de Hongrie, également animés du désir d'établir d'une manière définitive et stable la ligne de frontière entre Leurs Etats, ont dans ce but institué une Commission mixte chargée des travaux préliminaires.

Cette Commission ayant accompli sa tâche et le tracé futur de la ligne de frontière ayant été fixé d'un commun accord, LL. dites MM. ont résolu de conclure une convention sur la base des propositions élaborées par la Commission et ont nommé à cet effet pour leurs plénipotentiaires, savoir :

Sa Majesté le Roi de Roumanie :

Le sieur Michel Phérékyde, Grand' Croix de l'Ordre Royal de la Couronne de Roumanie, etc., etc., Son Ministre Secrétaire d'Etat au département des Affaires étrangères ;

Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Bohême, etc., et Roi Apostolique de Hongrie :

Le sieur Agénor comte de Goluchowski, son chambellan, commandeur de l'ordre de François-Joseph, avec plaque, chevalier de l'ordre de la Couronne de Fer, 3<sup>e</sup> classe, etc., etc., Son Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près Sa Majesté le Roi de Roumanie ;

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

Article 1<sup>er</sup>. — La frontière entre l'Autriche-Hongrie et la Roumanie est et demeure établie telle qu'elle est indiquée dans les articles suivants

et marquée sur les cartes annexées à la présente Convention (annexe A) et qui en font une partie intégrante.

Ces cartes ainsi que les stipulations de la présente Convention formeront à l'avenir l'unique base pour régler tous les différends qui pourraient s'élever à l'égard de la ligne-frontière.

Art. 2. — § 1. — La ligne-frontière partant du Triplex confinium entre la Hongrie, la Bucovine et la Roumanie, point situé sur la crête de la montagne Pietrile-Rosii sur la selle Podul de Piatra, suit ladite crête vers le Nord, passe par le point coté 1643, prend de là une direction générale vers l'Est et passe, en suivant toujours la crête, sur le sommet des montagnes : Munceilor, Lucaciu, Poiana Vênatorului et Gura-Haiti.

§ 2. — De ce point, la ligne descend à la source du ruisseau Serisor, qu'elle suit jusqu'à l'embouchure du ruisseau Valea-Arsa, point coté 860, d'où elle monte par le point coté 870, dans la direction du Nord-Nord-Est sur le pied de la montagne Dealul Negru, appelé Runcul, prend de là une direction vers le Nord-Ouest en formant un angle ouvert et descend en ligne droite à la rencontre du ruisseau Dorna Neagra.

§ 3. — De là elle suit ce dernier ruisseau jusqu'à son embouchure dans la Bistrita et ensuite cette rivière jusqu'à la Valea-Aramei (cote 736), d'où elle monte par cette vallée en passant par la cote 935 et son origine au sommet de Batca-Neagra (cote 1402).

§ 4. — A partir de ce point, la ligne, reprenant la crête des montagnes, passe sur les sommets : Runculetiu, Pietrile-Doamnei, Rareul (cotes 1648, 1655, 1529 et 1622), Teodorescul (cotes 1337 et 1393), Obcina-Chirilu (cotes 1326, 1218, 1294 et 1314), Capatina (cotes 1388, 1383, 1350, 1345 et 1250), Grebenul (cotes 1437, 1470, 1358, 1477, 1678, 1476, et 1240), Clefile (cote 1377), Alunisul (cotes 1342, 1204, 1167, 1316 et 1362), Grebenul (cotes 1361, 1324 et 1303), Bâtca-Rea (cote 1217), Capul-Baiasescul (cotes 1298, 1279, 1300, 1105, 960, 1012, 1030 et 1017), d'où par le pied de cette montagne (cotes 918 et 874), elle descend au ruisseau Negrileasa, qu'elle traverse et monte ensuite par le point coté sur la carte 1017 au sommet de l'Obcina Ciurmârnei (cote 1066).

§ 5. — De là reprenant de nouveau la crête, elle passe sur les sommets Rangul (cote 1021) et Gainoasa (cotes 940 et 919) et va jusqu'à l'ensellement formé par celle-ci et Cladita-Mare (cote 847), prend de ce point une direction vers le Nord-Ouest et contournant la Cladita-Mare horizontalement, va jusqu'à l'ensellement formé par celle-ci et Cladita-Mica, d'où elle monte ensuite directement au sommet de la Cladita-Mare (cote 1072).

§ 6. — De ce point reprenant la crête, elle passe sur les sommets Rotunda, Obcina-Svoristei (cotes 953 et 963), Obcina-Isakii (cotes 995, 985, 840, 882, 595, 763 et 726), Plesei (cote 560), d'où par le pied de cette montagne en passant par la cote 474 elle va au sommet du Dealul Burago (cote 511).

§ 7. — De ce point la ligne descend par le pied de cette hauteur vers le Nord-Est à la rencontre du ruisseau Valea-Seaca, au point coté 439, suit ce ruisseau par les points cotés 423 et 419 jusqu'au point A marqué sur la carte, d'où, abandonnant le ruisseau, elle passe par les points B, C et traverse la rivière Moldova au point D.



§ 8. — De là elle prend une direction vers le Nord-Est et va en suivant un fossé et tracé anciennement (cote 393), jusqu'à la rencontre du ruisseau Samosel (cote 394) qu'elle remonte ensuite jusqu'au point coté 423.

§ 9. — De ce dernier point la frontière reprend la direction vers le Nord-Est et va directement à la Vallée de Lucasesti, qu'elle suit jusqu'au ruisseau Samos-Mare (piriu Hranita) et celui-ci jusqu'à l'embouchure du ruisseau Bunesti. Elle remonte ensuite ce ruisseau, traverse longitudinalement le lac artificiel de Bunesti jusqu'au pied de Dealul-Lung, d'où, passant sur le bord nord de ce lac, elle rejoint le ruisseau Bunesti qu'elle continue de remonter jusqu'à un pli de terrain au Nord et près de la cote 329, d'où par ce pli elle monte au sommet du Dealul Bunesti (Dealul Crucea) au point coté 408.

§ 10. — De ce point la ligne descend directement vers le Nord-Est et rejoint un petit ruisseau, qu'elle suit jusqu'à son embouchure dans le ruisseau Samos Mic (point situé dans le lac artificiel de Nemirceni) et ensuite celui-ci jusqu'à l'embouchure du ruisseau Rusina.

§ 11. — De là la ligne monte en passant par les points cotés 315 et 362 au sommet de la hauteur Dumbrava Rosie (cote 438), d'où prenant la direction de l'Est elle passe au sommet du Dealul Fisticului (cote 420), et de là au sommet du Dealul Plavalarilor (cote 451) d'où elle descend par la crête de cette hauteur dans la direction Sud-Est, passe près de la naissance d'un pli de terrain, qui reste au Sud, pour prendre ensuite la direction vers l'Est et passe au point coté 379, d'où elle monte au sommet du Dealul Cetatua (Miresti) (cote 473).

§ 12. — A partir de ce point la frontière va dans la direction du Sud-Est par le plateau de Miresti (cote 477) directement à la source du ruisseau Racova (branche gauche), qu'elle suit jusqu'à son embouchure dans la rivière Suceava, en passant par la Balta Satului près du village Filiseni (sur la carte Chiliseni).

§ 13. — De ce point jusqu'à l'embouchure du ruisseau Mitocul (sur la carte Rustorba) la ligne frontière suivra le cours de la rivière Suceava, dès qu'il sera rectifié conformément au règlement établi par l'article III de la présente convention. La ligne actuelle, telle qu'elle se trouve marquée sur la carte, est adoptée provisoirement.

§ 14. — De l'embouchure du Mitocul, la ligne remonte ce dernier jusqu'à l'embouchure du ruisseau Dadului et ensuite celui-ci jusqu'à sa source.

§ 15. — De ce point la frontière monte dans la direction de l'Est pour prendre la ligne de partage des eaux entre Suceava et Siret, qu'elle suit en passant à Lazary (cote 508), au point coté 493, sur le sommet de l'Obcina Calafindesti (cote 506, sur la carte de Zaranka), aux points cotés 473 et 440, d'où elle commence à descendre en passant aux points cotés 380, 372, 370, 375, 392, 350, 391, 380, 362, 389, 364 et 330, laissant ainsi en Bucovine les villages Botosanita, Gropana et Negostina et en Roumanie les villages Rudesti et Verpole.

§ 16. — A partir du point coté 330, la ligne descend directement à la rencontre de la rivière Siret, d'où elle suit son cours jusqu'à l'embouchure du ruisseau Molnita et de là elle remonte ce ruisseau jusqu'à sa source par les points cotés 340 et 350.

§ 17. — De là elle monte dans la direction du Nord-Nord-Est et ensuite l'Ouest sur les hauteurs situées entre les villages Prevoroki et Buda et

suisant leur crête elle passe entre Fontana Tălharului et Buda par les points cotés 370, 368, 406, 386, 385, 328, 306, 327, 324, 298 et 316, et va ensuite par les points cotés 304 et 247 à la source du ruisseau Lucavita qu'elle suit jusqu'à son embouchure dans le Prut. (A partir du village de Mamornita, le ruisseau Lucavita s'appelle Mamornita jusqu'au Prut).

§ 18. — A partir de l'embouchure de Lucavita la ligne suit le cours que les eaux de Prut ont eu en 1855 en contournant par le Nord l'île de Sineheul et Cotal Grigorcea jusqu'au point N marqué sur la carte de délimitation et sur le plan spécial ci-annexé (Annexe B), où elle rencontre le cours actuel du fleuve. De là jusqu'à Novoselita, le cours du Prut de 1884, qui correspond au cours actuel du fleuve, sera considéré comme frontière provisoire entre les deux pays, jusqu'à la rectification du fleuve par la Commission internationale du Prut.

Art. 3. — Le cours actuel de la Suceava ne pouvant former une ligne fixe et immuable à cause de changements fréquents qui ont lieu à l'époque des grandes crues des eaux, la ligne telle qu'elle est tracée sur la carte conformément à l'état actuel de possession, sera considérée comme frontière provisoire jusqu'à la rectification du cours des eaux de cette rivière. Dans ce but, une commission mixte d'ingénieurs nommée par les Gouvernements contractants sera chargée de lever le plan du lit de cette rivière autant qu'elle forme la frontière et d'élaborer un projet de rectification basé strictement sur les principes scientifiques. Ce projet ainsi établi sera soumis à l'approbation des deux Gouvernements.

Le cours des eaux déterminé par ce projet sera démarqué par des bornes en pierre placées suivant les prescriptions de l'article 6 de la présente Convention et il formera dès ce moment la frontière.

Par le fait de l'approbation du projet les deux Gouvernements ne s'engagent pas d'exécuter la rectification du cours des eaux, mais ils pourront permettre aux particuliers d'exécuter des travaux dans ce but en se conformant aux règles posées par l'article 9 de la présente convention.

Art. 4. — L'eau de la Molnita ayant été détournée de son cours à différents endroits par des particuliers dans leur intérêt privé, sera rétablie dans son ancien lit afin de former la frontière conformément à la Convention. Ces travaux seront exécutés encore avant la démarcation, par les soins du Gouvernement de l'Etat sur le territoire duquel l'eau coule actuellement.

La Commission mixte prévue par l'article 9 de la présente Convention aura à se prononcer sur les demandes des particuliers, qui auront besoin de prises d'eau pour leurs établissements.

Art. 5. — § 1. — La ligne frontière entre la Hongrie et la Roumanie partant du Triplex confinium entre la Bucovine, la Hongrie et la Roumanie, point situé sur la montagne Pietrile Rosii (sur l'ensellement Podul de piatra) descend à la source du ruisseau Taieturile, qu'elle suit jusqu'à son embouchure dans le ruisseau Haita, et la Haita jusqu'à son embouchure dans le ruisseau Neagra, traverse ce dernier et monte en suivant la crête du pied de la montagne Cserebökk, à son sommet coté 1455.

§ 2. — De ce point la ligne suivant toujours la crête va jusqu'au point coté 1762, d'où elle prend le sentier tracé sur le versant nord du Caliman-



Kelemen, passe par le point coté 1808 et au Dealul Bucinis, d'où suivant la crête de cette montagne elle va jusqu'au Dealul Dragoesa cote 1354. De là elle va directement au sommet Prislopul, passe à la Poiana Prislopul et sur l'ensellement entre Prislopul et Paltinis d'où elle descend à la source du ruisseau Paltinis (apa lui Zaban) qu'elle suit jusqu'à son embouchure dans le ruisseau Dragoesa, et celui-ci jusqu'à son embouchure dans le ruisseau Neagra et la Neagra jusqu'à l'embouchure du ruisseau Cristisoara au point nommé Fontăna Vinului.

§ 3. A partir de ce point la ligne remonte ce dernier ruisseau jusqu'à sa source, d'où elle monte à l'ensellement qui se trouve entre les montagnes Tibles mic et Tibles mare et suivant la crête passe au sommet de Tiblesul mic, Dealul verde (cote 1601), Albiuta Cheteria (cote 1595), Obcina Albilor, Streaia, Prislopul, Preluca Ursului, Piciorul lu Sfirdea et Piatra Rosie, d'où elle descend à la source du ruisseau Prisecarul qu'elle suit jusqu'à son embouchure dans la Bistricioara (Tolgyes).

§ 4. — De là elle suit la Bistricioara jusqu'à l'embouchure du ruisseau Pintecul (Péntek-patak), remonte celui-ci jusqu'à sa source, d'où elle monte à l'ensellement de la Curmatura Pintecului. De ce point la ligne passe sur le dos du pied de la montagne Kicerul (Kicsere), d'où elle descend vers l'Est suivant la crête de ce pied à l'embouchure de la Bistruța dans la Bistra, suit ce dernier ruisseau jusqu'à l'embouchure du ruisseau Frînturile d'où elle monte au sommet de la montagne Fagetelul (cote 1166) en suivant la crête du pied Nord-Ouest.

§ 5. — Du sommet de Fagetelul la ligne va à l'ensellement entre cette montagne et la montagne Verde, d'où elle descend à la source du ruisseau Kitirigul (Koszorüko patak) qu'elle suit jusqu'à son embouchure dans le ruisseau Bicaz (Békaspatak), suit celui-ci jusqu'à l'embouchure du ruisseau Tikos (Tikos patak) remonte ensuite ce dernier jusqu'à sa source et va de là à l'ensellement entre les montagnes Ivanos et Floarea, d'où elle descend à la source d'un petit ruisseau qui se trouve au sud de cet ensellement, qu'elle suit jusqu'à son embouchure dans le ruisseau Ivanos, remonte ensuite celui-ci jusqu'à sa source d'où elle monte sur l'ensellement d'Obcina Cepkesului.

§ 6. — De ce point la frontière descend au ruisseau Ata qu'elle suit jusqu'au point coté 847, d'où elle monte vers le sud sur la montagne nommée piciorul Kerekhavas et descend ensuite vers l'Est au ruisseau Ata Mare qu'elle traverse et monte suivant la crête du Piciorul Icoanei, au sommet du Torogles (Toroklyas), cote 1266.

§ 7. — De là la ligne suit la crête des montagnes passant par la Poiana Crucea Rosie jusqu'au sommet de la montagne Bâta de piatra, d'où elle descend au ruisseau Bratos (Baratos) (cote 480), le traverse et monte sur la crête du Meleg-Havas, qu'elle suit jusqu'à l'ensellement de Curmatura-Lazaroai. De ce point elle va en ligne droite vers le Sud-Est jusqu'à la jonction du ruisseau Bolohanos (Balvanyo) avec le ruisseau Folddtiszt patak, suit ce dernier jusqu'au pied nord de l'Arsita Tarcutii d'où elle monte suivant la crête de ce pied au sommet de cette montagne (cote 1372). De là suivant toujours la crête elle descend dans la direction du Sud au ruisseau Tarcuta (cote 1007), qu'elle traverse pour remonter sur la crête et passer sur les sommets Grindus (Tarbavas) et du Ciudomir (Csudamér) d'où elle descend à la source du ruisseau Ciudomir (Csuda-



mér patak) qu'elle suit jusqu'à son embouchure dans le Trotus (Tatros) (Gymes).

§ 8. — A partir de ce point la ligne traversant le Trotus suit le mur d'enclos des bâtiments de la quarantaine et de la douane hongroises et monte ensuite sur la crête de la montagne Aldamas (Aldomas sorka) (kocsup), passe à son sommet et à ceux du Popoi (Pipàs) (cote 1272), Poiana-Arsa (Egett mezo) (cote 1271) et passant au-dessous du sommet Apahavas, elle va à mi-côte sur le troisième mamelon d'Apahavas à l'Est et de là vers le Sud-Ouest directement au sommet Voica (cote 1304).

§ 9. — Du sommet Voica la ligne descend suivant la crête du pied de cette montagne au ruisseau Ciuges (Czüges) le traverse au point coté 855, d'où elle monte en ligne droite sur le sommet du Kerekbükk (cote 1096). De là elle descend au ruisseau Agapioasa (Gyepocz patak) (cote 872) qu'elle suit jusqu'à son embouchure dans le ruisseau Sulta (Szulcza) et ensuite celui-ci jusqu'à l'embouchure du ruisseau Solintarul (Solyomtar) (Pricske) et de là elle remonte celui-ci pour aller à l'ensellement du Solintar (Solyomtar) et puis à son sommet.

§ 10. — De ce point la frontière descend au ruisseau Ciobanul (Csobanos), le suit jusqu'à l'embouchure du ruisseau Magyaros, remonte ce dernier pour aller à l'ensellement qui se trouve près du sommet de Magyaros entre les cotes 1366 et 1242. De là suivant la crête des montagnes, elle passe par les points cotés 1342, 1219, 1216 et 1173 et sur la crête de l'Obrejescul (Magyarossorka), cotes 1098, 1063, 906, 823, d'où elle descend au ruisseau Uz à l'endroit nommé Gardul de Piatra (Kokert).

§ 11. — De là elle suit le ruisseau Uz jusqu'à l'embouchure du ruisseau Barzautu (Veres patak) (Bordocz) et ensuite celui-ci jusqu'à l'embouchure du ruisseau Nemira (Fekete patak) (Kecskés) qu'elle remonte jusqu'à sa source. De ce point la ligne monte sur l'ensellement entre Nemira Mare (Nagy Nemere) et Nemira Mica — Kis Nemere — (Tiganca), suit la crête des montagnes et passe sur les sommets de Nemira Mica (Kis Nemere), Mikesteto, Sandru mic (Kis Sandor) et va jusqu'au sommet du Sandru mare (Nagy Sandor).

§ 12. — Du sommet Sandru Mare la ligne prenant la direction de Nord-Est suit toujours la crête et passe sur le sommet du Kecskés et va jusqu'au point coté 970, d'où elle descend suivant la crête du pied Sud-Est de cette montagne au ruisseau Keschés qu'elle suit jusqu'à son embouchure dans le ruisseau Slanic (Szalancz patak), remonte celui-ci jusqu'à l'embouchure du ruisseau Pescarul, et ensuite ce dernier jusqu'au pied de la Poiana la Tabla, d'où elle monte en angle droit sur cette Poiana et de là suivant la crête du Dealul Brezoiului à son sommet coté 1001. Reprenant ensuite la crête des montagnes elle passe au sommet du Dealul Cernica (cote 1005), d'où elle descend à l'ensellement coté 975, et de là à la source du ruisseau Cernica qu'elle suit jusqu'à son embouchure dans le ruisseau Oituz à Soosmezo (Poiana Sarata).

§ 13. — La ligne traversant le ruisseau Oituz (Ojtos), monte sur la crête des montagnes et passe aux sommets Rancul Alb (cote 981), Halas, Coarnile, cote 1235, d'où en suivant toujours la crête descend au ruisseau Leany patak qu'elle suit jusqu'à son embouchure dans le ruisseau Kasin (Kaszompatak) et remonte ensuite celui-ci jusqu'à l'embouchure du ruisseau Clabuc (Kalabucs patak) et après celui-ci jusqu'à l'embouchure



d'un petit ruisseau descendant du Clabuc (Kalabucs alya) et enfin ce dernier jusqu'à sa source, d'où passant par le point coté 1223, elle monte au sommet du Clabuc, cote 1370.

§ 14. — De ce point la frontière descend suivant le ravin du milieu au ruisseau Ripsea qu'elle suit jusqu'à l'embouchure du ruisseau Harangbérez (cote 804) et monte suivant la crête du pied Nord-Est du Jahorosbérez au sommet de cette montagne (cote 1211), de là elle descend vers le Sud suivant un ravin jusqu'au ruisseau Paltin qu'elle traverse et va en remontant un autre ravin situé vis-à-vis du premier au sommet du Sobérez (cote 1290).

§ 15. — Du sommet de cette montagne la ligne frontière suit la crête jusqu'au sommet Mesteacanul (Mesztakteto), d'où elle descend vers le Sud, suivant toujours la crête, en passant aux points cotés 1139 et 844 jusqu'au ruisseau Putna Vrancii (Putna patak) au point où le ruisseau Merului (Jahoros patak) se jette dans la Putna. De là elle remonte la Putna jusqu'à sa source, passe sur le dos de la montagne Harayoldala, cote 1671 et va à la source du ruisseau Zabala (Zabola putna) qu'elle suit jusqu'à l'embouchure du ruisseau Gorul (Gor patak) et remonte ensuite celui-ci jusqu'à sa source d'où elle va sur l'ensellement entre Giurgiu et Dealul Negru (Fekete halom) (cote 1535).

§ 16. — De ce point, la frontière monte vers l'Ouest sur le dos du Dealu Negru (Fekete halom) à une distance de 700 mètres approximativement, d'où elle descend vers le Sud suivant un ravin au ruisseau Giurgiu (Gyergyo-patak) qu'elle suit jusqu'à l'embouchure du ruisseau Stina Giurgiului, remonte ensuite celui-ci jusqu'à sa source, traverse l'ensellement de la Taietura au point coté 1336 et descend à la source du ruisseau Magyarosbokor, qu'elle suit jusqu'à son embouchure dans le ruisseau Bisca Mica (Kis Baczka) et ensuite celui-ci jusqu'à l'embouchure du ruisseau Cilianos (Csilyanos patak) (cote 1036), d'où elle remonte ce dernier jusqu'à sa source et de là au sommet de la montagne Balescul (cote 1561), passe sur l'ensellement entre Balescul et Coriul et va de là à la source du ruisseau Coriul (Tamas Patak) qu'elle suit jusqu'à l'embouchure du ruisseau Bisculita (Kis Baczka) (cote 1142).

§ 17. — De là la frontière va vers le Sud-Ouest, traverse en ligne droite la montagne Hosszukoos pour aboutir au ruisseau Pitak (Petak patak) qu'elle suit jusqu'à l'embouchure du ruisseau Bisca Mare (Nagy Baczka), remonte celui-ci jusqu'à l'embouchure du ruisseau Surducul (Szurduk patak) et ensuite celui-ci jusqu'à sa source d'où elle monte sur l'ensellement nommé Surduk (Poiana cu Pietrile) (Dongoko).

§ 18. — De ce point, la ligne, suivant la crête des montagnes, passe sur les sommets : Bota-mare (Nagy Bota), Bota mica (Kis-Bota), Zimbrul, Tabla-Chei jusqu'au rocher la Cheia (Szent-Laszlo-Kiraly-Kove), d'où elle descend à la rivière Buzcul (Bodza), qu'elle remonte jusqu'à l'embouchure du ruisseau Crasna, ensuite celui-ci jusqu'à sa source, d'où elle va à la Curmatura Crasnei.

§ 19. — De là, la ligne, reprenant la crête des montagnes, passe sur les sommets : Tatarul Mic (cote 1413), Kikisan, Tatarul Mare (Nagy Tatar) (cote 1471), Tabla Buzcului, cote 1345 et aux points cotés : 1323, 1183, 1082, 1211, 1442, Bokirna (cote 1463), Laptele, Valea, Sinei, Curul Pamentului (Piroscă), Migaia, Bratocea, Babesul, Bobul Mic, Bobul Mare, Piciorul Caprii, Valea Neagra, Zanoaga Mortului, Zanoaga lui

Martin Ciora, Orlata, Ratoslovul, Priseaca, sur l'ensellement du Predealul, aux sommets Musita, Paltinul, Dealul, Tarcului, Lacul Rosu, Gavana, Tot Palteto, Anderberez teto, Piatra Mare (cote 1811), Poiana Judetului, Susaiul, Paristoc (Csaplyateto) d'où elle descend suivant la crête de cette dernière montagne à la grande route empierrée de Predeal à Temes.

§ 20. — A partir de ce point, la frontière monte de nouveau sur la crête des montagnes et passe sur les sommets Dealul Forban, Capatina, Portului par la Curmătura Armasarului sur le sommet Baiul, par la Curmătura Morarului, par les sommets Dealul Morarului et la Omul (sommets du Bucegiu). De là, en suivant toujours la crête, elle passe à l'ensellement de Valea Doamnei et aux sommets : Betrana, Coltul Tapului, Coltul Grohotis, Strunga Mica, Strunga Mare, Dudele, Pietrele Albe, Sfîntul Ilie, Plaiul Mandrului à l'ensellement de Pradina Ursului sur le sommet Plaicului, à l'ensellement de Seremet, sur les deux mamelons de Dilma lui Dragan, aux sommets Mosoiului et Padina Lunga, à l'ensellement de Gura Padini Lungi où se trouve la croix en pierre de Jon Flanta, sur le sommet Gruil lui Lastun, à l'ensellement Padina cu Drumul, sur les sommets : Piscul Berlindioia (Bocarta), Piscul Giuvelei et Ruiul, d'où elle descend à la grande route empierrée au point nommé la Cruce (Torzburger Pass).

§ 21. — De la Cruce la ligne monte de nouveau et, reprenant la crête des montagnes, passe aux sommets : Predealul, Rogoasa, Surnei, Galbina, Clabucetul, Poiana Seaca, Piatra lui Craiu (Baiul Kiralyko, Konigsstein), Tamasul Mic, Tamasul Mare, Fagetul Caprei et Lerescul, à l'ensellement de celui-ci aux sommets Comisul et Lutele, Berevoescul Mare, Berevoescul Mic, Valea Radululi Vladului, Bratila, et à son ensellement, en y côtoyant les lacs, sur les sommets : Ludisorul, Zirna et son ensellement, sur le sommet de Leoata, et à son ensellement. Sur les quatre sommets de Bandea, sur les deux sommets de Galesescul, sur ceux de Vultoarea, Coltul Vista Mare, Moldoveanu (Ucea Mare) Podragu, Virtopul, Virtoapele, Vinatura lui Boteanu, Budi, Caprarețul Paltinul (Lespedilor) et Negoiu, à l'ensellement de Scara ou Scarisoara, Fundul-Boiul, Valea Caldariile, sur les sommets : Galbenul, Budislavul, Surul, Lacustelor, Cocoricul à l'ensellement Cumpana, sur les sommets Tatarul, Kika, Fedelesului, redescend par sa crête à la Piatra Socului, d'où en passant obliquement sur la Piatra-Alba va jusqu'à la Serunga Sarci, et de là elle descend à la source du ruisseau Valni Frate qu'elle suit jusqu'à l'Oltul.

§ 22. — De ce point la frontière suit l'Oltul jusqu'à l'embouchure du Riul Vadului, remonte ensuite celui-ci jusqu'à sa source et, de là, elle monte à l'Obirsia Ghircului, point situé entre les cotes 2011 et 2001, et, suivant la crête, passe sur les sommets : Piatra Ghircului (cote 2001), Forgaci, Curmătura Pargis, Sterpul (Dealul Negru), Voinasita, Curmătura Voineagului, Voineagul Catanesei (cote 1853) et suivant toujours la crête des montagnes, elle va jusqu'à l'ensellement de Curmătura Tiganului (cote 1581).

§ 23. — De la Curmătura Tiganului elle descend à la source du ruisseau Tiganului qu'elle suit jusqu'à l'embouchure du ruisseau Jidului, remonte ensuite ce dernier jusqu'à l'embouchure du ruisseau Isvorul lui Dobrun, et celui-ci jusqu'à sa source, d'où elle monte sur le dos du

Dealul lui Dobrun ; de là, suivant la crête de cette montagne, elle descend par la Culmea Turnerelele (cote 1433) au ruisseau Valea Dobrunului qu'elle suit ensuite jusqu'à son embouchure dans le ruisseau Lotrul (Point nommé : Lacul lui Dobrun).

§ 24. — A partir de ce point, la ligne remonte le Lotrul jusqu'à l'embouchure de l'Isvorul Balului, et celui-ci jusqu'au pied Sud du Dealul Larg, d'où, passant sur le dos de cette montagne, monte à son sommet (cote 1928), et de là elle descend à l'ensellement du Dealul Larg et Dealul Praja (cote 1882) et, suivant la crête du Cracul Praja, va jusqu'au point coté 1767. De là elle descend vers l'Ouest au ruisseau Isvorul Praja qu'elle suit jusqu'à son embouchure dans le ruisseau Riul Frumos, suit ensuite celui-ci jusqu'au pied Est de la montagne Slimoiu, d'où elle va en montant sur le dos de ce pied, passe par le point coté 1453 et va au point coté 1527, descend ensuite suivant la crête du pied Ouest du Slimoin au ruisseau Salanile qu'elle traverse et continue d'aller en ligne droite vers le Sud-Ouest sur le dos de la montagne Smida Mica (cote 1508). De là elle descend au deuxième ruisseau Salanile, le traverse et remonte ensuite le ruisseau Smida Mare, jusqu'à sa source, d'où elle va à l'ensellement du Gura Potcului.

§ 25. — De ce point, la frontière, suivant la crête des montagnes, passe aux sommets : Salanile (cote 1734), Poianiana muerei, Pravatul (Cotul Ursului) Bufta, au point coté 1833, et sur le mamelon Est du Dealul Caprei sur l'ensellement coté 1801, sur le sommet Dealul Fometescul (cote 1871), par la Curmatura Groapa Seaca, sur les sommets Gibanul Coastalui-Rus, Jasul, Paclita, Gruilul et Paringul (Prislop ou Mindra (cote 2520,4).

§ 26. — Du sommet Paringul la ligne frontière suit la crête de la montagne Surpatele, va sur le sommet de Grivele (cote 2016, 9), passe aux points cotés 1779, 1536, 7, Prislopul (cote 1373), descend suivant le dos du pied de la montagne Poiana Ascunsa jusqu'au point situé en face de l'embouchure du ruisseau Groparul dans le ruisseau Polatistea, de là elle descend en angle droit au ruisseau Polatistea qu'elle traverse et remonte de là le ruisseau Groparul jusqu'à sa source, d'où elle monte sur l'ensellement entre Gropul et Tapa entre les cotes 1481 et 1564, 5, et de ce point, elle va en ligne droite sur le sommet Petriceea (cote 1438) d'où, suivant le pied Nord-Ouest de cette montagne nommée Petricel, elle descend au ruisseau Stolojoia qu'elle suit jusqu'à son embouchure dans la rivière de Jiul (Zsil ; à ce point, le ruisseau Stolojoia se nomme aussi Polatistea).

§ 27. — La frontière traverse le Jiul, monte par les rochers Paretele sur le sommet Candetul, sur la crête Margile et passe sur les sommets Dragoiul et Dumitru, sur l'ensellement Obirsia Merisor, Sesul Dimitrei, Obirsia Diului, sur les sommets : Draganul, Sesul Diului, Vulcan, Car-teanul et son ensellement et les sommets Fatetul, Streaja, Mutul, Dealul Piscul Rusc (cote 1630). De ce point elle va en ligne droite vers l'Ouest en traversant la rivière Bréca, sur le sommet Virful Negrului, d'où, suivant la crête, passe sur le Cornul Zanoaga et sur le sommet Dealul Cornilor, de là elle descend dans la direction Sud-Ouest à la source du ruisseau Zanoaga qu'elle suit jusqu'à son embouchure dans le ruisseau Valea Valea Balomir, traverse ce dernier et remonte le ravin



qui se trouve en face de ce ruisseau jusqu'à son origine et de là, suivant la crête, elle monte sur les sommets du Sigleul mic et mare.

§ 28. — De ce dernier point elle descend dans la direction Sud-Ouest suivant la crête et le pied de la montagne nommée Cracul Petrei Maurului au ruisseau Valea de Pesti qu'elle traverse et va en ligne droite en passant le Pribeagul sur le Dealul Galben au point situé à 775 mètres au Sud de la cote 1223, qui se trouve sur le sentier du Dealul Galben. De là elle passe par les points cotés 1174, 1296 (Pietra Negrului), 1344 (Restavanul), sur la Smida Betrena d'où elle descend à l'embouchure du ruisseau Valea Boului dans le Jiul.

§ 29. — De ce point, elle remonte le Jiul jusqu'à l'embouchure du ruisseau Valea-Seaca, ensuite celui-ci jusqu'au pied de Peatra Alba, d'où elle monte sur la crête de cette montagne, passe sur les sommets : Soarbele, Paltina, Fetele Manesii, à l'ensellement et le sommet de Sturul (Scurtule), Galbenul, les crêtes Scarisoara Galbenii et Curmatura Galbenii, les sommets Stina Mare, Micusa (Vlasia) Bulzul, et sur l'ensellement de Scarisoara.

§ 30. — A partir de ce point, la ligne frontière, suivant toujours la crête des montagnes, passe sur les sommets Morarul, Glodeanu et Tutila, d'où elle descend sur le pied Sud-Ouest de cette dernière montagne et passant par les points cotés 1974 et 1897, au ruisseau Rusesce à l'embouchure du ruisseau piriul Dragomir, de là elle remonte celui-ci jusqu'à sa source, d'où elle monte à l'ensellement au point coté 1916. De ce point, reprenant la crête, elle passe sur le sommet Isvorul aux points cotés 1823, 1815, 1733, sur le sommet : Curereste (cote 1772), sur la crête du Cracul Maticului, sur les sommets : Dobrovir, Dealul Mlecului (cote 1725), Capanul (cote 1456), Gasca (cote 1138), sur les points cotés : 980, 896, 882 et par la Poiana Schitul descend au ruisseau Cerna.

§ 31. — Elle suit ensuite le cours de la Cerna jusqu'au point coté 254 d'où, suivant le sentier qui se trouve tracé sur le versant Ouest de la montagne Secul, va jusqu'au ruisseau Tesna (cote 492) qu'elle remonte jusqu'à la Poiana Gaura-Fetei où elle quitte ce ruisseau et va en ligne droite dans la direction Sud-Ouest à la Poiana Balta Cerbului et de là à la Cumatura intre Plaiuri et, suivant la crête, passe sur les sommets : Prescaca (cote 1094), Coseiul (cote 1071), par les Poiana Rotata et Coseiului (cote 1050), sur les sommets : Lunca Camena (Piatra vinata), cote 1228 et 1126, Piatra lui Cosei, Poiana Cosei, Grebenicul (cote 1143), Poiana Sulita, Plostina Mosorului, cotes 827, 894, 827, Virful Cocosului (cote 920), Poiana Rachelei, Predealul Mare, cotes 763, 636, 647 et sur l'ensellement du Meteres. De ce point, elle descend à la source du ruisseau Cerovat qu'elle suit jusqu'à son embouchure dans le ruisseau Bachna, et ensuite celui-ci jusqu'au pied Sud-Est de la montagne Cioaca, nommément jusqu'au point qui se trouve dans le lit actuel de la Bachna en ligne droite vers l'Est, vis-à-vis du mamelon de cette montagne, coté 164.

§ 32. — De ce point la frontière suit une ligne qui se trouverait tracée dans le lit de la Bachna à égale distance des deux anciennes rives jusqu'à la grande route empierrée de Verciorova à Orsova d'où elle va en ligne droite jusqu'au point où les lignes de chemin de fer de la Roumanie et de la Hongrie se touchent (savoir à 132 mètres Nord-Ouest du pont sur la

Bachna du chemin de fer roumain), traverse le chemin de fer pour aller directement au Danube.

Art. VI. — En exécution des dispositions des articles précédents, des Commissions mixtes en nombre suffisant, nommées par les Gouvernements contractants, seront chargées de la démarcation de la ligne frontière sur la base de la description contenue dans la présente Convention et des cartes de l'état-major I et R (photographische Copien der Militar-Aufnahme der Bukovina in Maasstabe 1 25,000 von Ungarn, respective a) Siebenburgen 1 28,800 b) Banat 1 25,000) qui lui sont annexées et sur lesquelles la ligne frontière est marquée en couleur rouge.

La frontière sera marquée sur toute son étendue par des bornes en pierre pour la ligne de la Bucovine et par des poteaux en bois pour celle de la Hongrie.

Les uns et les autres porteront gravés sur les deux faces parallèles à la frontière les initiales des noms des pays auxquels ils se rapportent, savoir, les bornes, d'un côté, la lettre B (Bucovine), de l'autre, la lettre R (Roumanie), et les poteaux, les lettres M O (Magyar-Orszag) et la lettre R (Roumanie). Au dessous de ces lettres seront gravés les numéros d'ordre à commencer par le « Triplex confinium » entre la Bucovine, la Hongrie et la Roumanie. A ce point on placera une borne en pierre en forme de pyramide triangulaire qui portera sur ses trois faces les initiales des trois pays et le numéro I, gravé comme il est dit plus haut.

Ces bornes et ces poteaux auront les dimensions et seront construits d'après le croquis descriptif ci-joint (Annexe C).

Lorsque la frontière suit le cours d'une rivière, elle sera marquée par des bornes doubles placées sur les deux rives à des endroits protégés contre les dégâts que les eaux pourraient produire. Les bornes correspondantes seront disposées à distance égale du « Thalweg » (courant de l'eau). Cette distance ne pourra varier que dans les cas exceptionnels où les difficultés du terrain l'exigeraient.

En ce qui concerne les ruisseaux, on y marquera, en général, la frontière en plaçant une borne ou un poteau à la source du ruisseau et deux autres à son embouchure, ainsi qu'il est dit plus haut.

Les bornes ou poteaux doubles porteront chacun le même numéro et l'initiale du pays où ils sont placés.

Dans la plaine ou sur des plateaux où la configuration du terrain ne permet pas de distinguer la ligne de frontière naturelle, on élèvera entre les bornes ou poteaux, de distance en distance, des « tumuli » en terre ou des tertres en pierre assez rapprochés pour être visibles de l'un à l'autre. Ces « tumuli » auront deux mètres de diamètre à la base et un mètre d'élévation au centre.

Lorsque la frontière traverse des forêts, on y effectuera des percées de huit mètres de largeur, soit quatre mètres de chaque côté de la ligne.

La place des bornes et des poteaux sera marquée sur la carte de délimitation et repérée où faire se peut. Dans ce but, on mettra cette place en rapport avec deux ou trois points fixes, situés dans les environs. Ces emplacements et les angles relevés seront décrits d'après les formulaires ci-annexés dans un registre spécial en double expédition (Annexes D et E).

Les frais occasionnés par les travaux de démarcation seront supportés moitié par l'Autriche-Hongrie et moitié par la Roumanie.

La démarcation sera effectuée l'été qui suivra l'échange des ratifications de la présente Convention.

Art. VII. — Une révision de la ligne frontière démarquée aura lieu deux années après la démarcation même et des révisions périodiques de dix ans à dix ans seront faites de commun accord dans le but de rétablir la ligne où elle aurait subi une altération quelconque.

Art. VIII. — Lorsqu'à cause des difficultés du terrain il n'existe ou ne peut être tracé pour le service de la frontière qu'un seul chemin, soit qu'il coure sur la frontière, soit qu'il passe du territoire d'un pays à celui de l'autre, les organes de surveillance des Gouvernements contractants pourront s'en servir librement et en tout temps. Il est bien entendu que ces dispositions ne sauraient donner lieu à des prétentions tendant à altérer la frontière, telle qu'elle est décrite dans la présente Convention et tracée sur la carte de délimitation.

En dehors du cas spécial mentionne plus haut, les gardes-frontière armés ne pourront sur aucun point et sous aucun prétexte franchir la ligne frontière démarquée.

Art. 9 — Sur les rivières et ruisseaux formant frontière, ni les Gouvernements contractants, ni les particuliers ne pourront établir des digues ou barrages destinés soit à détourner l'eau de son cours, soit à faire une prise d'eau pour une exploitation industrielle ou autre, sans avoir pris préalablement l'avis conforme du Gouvernement limitrophe.

Les travaux et constructions de cette nature, existant actuellement, seront examinés par une Commission mixte nommée par les Gouvernements. Ceux qui seront reconnus comme portant atteinte aux intérêts des particuliers ou des Gouvernements contractants, notamment en ce qui concerne la ligne frontière, seront modifiés ou détruits suivant la décision des autorités compétentes.

Art. X. — Il est entendu que la présente Convention ne saurait porter préjudice aux droits privés actuels des propriétaires des immeubles qui passent, en totalité ou en partie, d'un pays à l'autre, en ce qui concerne les droits de possession et de libre disposition des dits immeubles.

Toutefois, dans tous les cas où un immeuble de cette catégorie devrait, par suite de vente, échange, donation ou legs, passer aux mains d'un nouvel acquéreur, l'Etat, sur le territoire duquel se trouve situé l'immeuble, aura un droit de préemption et pourra s'en rendre acquéreur contre paiement du prix normal à déterminer, d'après la valeur des terrains dans la localité, par des arbitres nommés par les deux parties intéressées et, en cas de désaccord entre les arbitres, par le tribunal de la situation de l'immeuble qui se prononcera sur le différend.

Art. XI. — Les propriétaires d'immeubles dont il est fait mention dans l'article précédent, seront traités, relativement à ces possessions, d'après les principes les plus libéraux, c'est-à-dire ces propriétaires mixtes, leurs domestiques et les habitants auront le droit de passer et repasser avec leurs instruments aratoires, leurs bestiaux, leurs outils, etc., etc., d'une partie de la possession, ainsi coupée par la frontière, dans l'autre, sans égard à la différence de souveraineté ; de transporter de même, d'un endroit à l'autre, leurs moissons, leurs bestiaux et tous



les produits du sol à l'état brut ou préparés sans empêchement, sans redevance et sans payer de droits quelconques.

Cette faveur est restreinte toutefois aux produits provenant du territoire ainsi coupé par la ligne de démarcation, sans exclure la perception des impôts directs de ces immeubles.

Les bénéficiaires de la présente immunité devront être munis d'un certificat permanent constatant leur individualité et leur qualité, portant le visa des autorités des deux pays et qu'ils devront être à même de présenter à toute réquisition des autorités de la frontière. Ce certificat ainsi que le visa ne seront soumis à aucune taxe.

Art. XII. — La présente Convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées à Bucarest aussitôt que faire se pourra. Elle entrera en vigueur le jour de l'échange des ratifications.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires respectifs l'ont signée et y ont apposé le sceau de leurs armes.

Fait à Bucarest, en double expédition, le vingt-cinq novembre (sept décembre) mil huit cent quatre-vingt-sept.

(Signé)  
M. PHÉRÉKYDE  
(L. S.)

(Signé)  
GOLUCHOWSKI  
(L. S.)

Protocole n° 1.

Au moment de signer la Convention de délimitation conclue aujourd'hui, les soussignés, en exécution de l'entente intervenue à Vienne le 15 avril dernier entre les Délégués des deux Hautes Parties contractantes, sont convenus de ce qui suit :

Le Gouvernement Royal de Roumanie achète, pour le compte de l'Etat, le terrain actuellement en possession de la Commune de Zagon (Comitat de Hâromszék) compris entre le Herczeg-patak, Dongoko (Surduc), Bota-mare, Bota-mica, Zimbrul, Tabla-Cheiei et qui, par la délimitation, passe en Roumanie.

Ce terrain, d'une étendue de 2,624 « Joch » ou de 1,510 hectares, sera payé à raison de 30 florins par « Joch », soit une somme totale de 78,720 florins, val. austr.

Le Gouvernement Royal de Roumanie s'engage à verser cette somme à la Légation Impériale et Royale à Bucarest dans le terme de vingt jours à dater de l'entrée en vigueur de la Convention de délimitation, signée aujourd'hui entre les deux Gouvernements.

Le Gouvernement Impérial et Royal, entièrement d'accord sur le prix et les conditions ci-dessus. s'engage à nommer, le plus tôt que faire se pourra, après l'entrée en vigueur de la Convention, une Commission spéciale qui devra opérer la tradition du terrain vendu et des actes y relatifs aux Commissaires du Gouvernement Royal.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires respectifs ont signé le présent Protocole et y ont apposé leurs sceaux.

Fait à Bucarest, en double original, le vingt-cinq novembre (7 décembre) mil huit cent quatre-vingt-sept.

(Signé)  
M. PHÉRÉKYDE  
(L. S.)

(Signé)  
GOLUCHOWSKI  
(L. S.)

### Protocole n° 2.

Au moment de signer la Convention de délimitation entre la Roumanie et l'Autriche-Hongrie, les Plénipotentiaires des deux Hautes Parties contractantes sont convenus de maintenir la possession de fait actuelle (le statu quo) jusqu'au moment où la délimitation effective étant faite sur le terrain, conformément à l'article VI, par les différentes commissions mixtes, la garde de la nouvelle ligne frontière aura été remise par elles aux autorités respectives de chacune des deux Hautes Parties contractantes.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires respectifs ont signé le présent Protocole et y ont apposé leurs sceaux.

Fait à Bucarest, en double original, le vingt-cinq novembre (7 décembre) mil huit cent quatre-vingt-sept.

(Signé)  
M. PHÉRÉKYDE  
(L. S.)

(Signé)  
GOLUCHOWSKI  
(L. S.)

— Voici le rapport lu au Sénat par M. le général Falcoyano, sur le projet de loi relatif à la Convention de la délimitation des frontières conclue entre la Roumanie et l'Autriche-Hongrie :

Messieurs les Sénateurs,

La Commission nommée par vous et composée de MM. le prince Gr. Stourdza, Al. Oresco, Léon Negruzzi, C. Nano, Polizo-Michunesco, le général Budisteano, le général Falcoyano, chargée d'examiner et d'étudier le projet de convention conclue entre le Gouvernement royal roumain et le Gouvernement impérial austro-hongrois, pour le règlement des frontières entre la Roumanie et l'Autriche-Hongrie, convention votée par la Chambre, s'est réunie sous la présidence de M. le prince Gr. Stourdza, et vient, par l'organe du soussigné, vous soumettre le résultat de ses travaux.

L'importance de cette convention est assurément reconnue par chacun de vous, car elle est destinée à assurer la tranquillité, si désirée, sur notre frontière, où à cause des changements faits dans le temps par les délimitations qui fixaient le droit de possession de chaque Etat, il se produisait sans cesse des contestations, des empiètements, des conflits qui étaient parfois de nature à amener une tension dans les relations entre Gouvernements et qui, par suite de la non-existence sur le terrain [d'une ligne fixée par des signes incontestés, étaient destinés à se perpétuer.

La première préoccupation qu'a eue la Commission nommée par vous a été de bien se rendre compte avant tout, si, dans l'examen du terrain de la frontière fait par les diverses Commissions nommées par le Gouvernement, ces Commissions ont tenu un compte exact des actes diplomatiques et des instruments relatifs qui ont limité l'étendue de notre pays; si elles ont cherché et obtenu la rectification des empiètements qui ont pu être faits avec le temps, si, enfin, la possession actuelle, c'est-à-dire si notre territoire a subi une diminution quelconque par ce travail sur lequel les deux Gouvernements sont tombés d'accord et que notre Gouvernement a soumis à l'approbation des Corps législatifs.

A la suite d'un examen minutieux, notre Commission a acquis la conviction que les délégués roumains ont été à la hauteur de leur mission et ont sauvegardé les intérêts roumains avec le dévouement que leur imposait leur devoir.

Si pendant qu'on a cherché à appliquer sur le terrain les données des

anciens documents, il a existé quelques divergences entre les délégués des deux pays, la Commission a constaté que dans la solution de ces divergences un esprit conciliant s'est manifesté de la part des représentants du Gouvernement voisin, de sorte que le Gouvernement roumain a obtenu en général satisfaction pour ses légitimes demandes. A cet égard, l'exposé des motifs dont le Gouvernement a accompagné le projet de convention qu'il soumet aux délibérations du Sénat, donne les explications les plus complètes et les plus détaillées sur tous les débats qui ont eu lieu entre les délégués des deux Etats et sur les résultats acquis pour l'application sur le terrain des actes qui depuis des temps limitent le territoire de la Roumanie.

La Commission a encore constaté que, pour effectuer cette délimitation, le Gouvernement a procédé avec beaucoup d'ordre, de sagesse et de prudence. Tout d'abord des Commissions ont été nommées pour reconnaître sur le terrain la ligne de frontière et découvrir les signes et les lignes prévus dans les anciens instruments; ce n'est qu'après que cela a été fait, qu'il est intervenu auprès du gouvernement austro-hongrois et il a obtenu la nomination des Commissions mixtes chargées de déterminer, point par point, les véritables frontières.

Après que ces Commissions ont eu terminé leurs travaux, des délégués spéciaux ont été nommés par les deux Gouvernements pour s'entendre sur les points contestés, et dans l'exposé des motifs qui vous a été présenté, on peut voir très facilement les longs débats qui ont eu lieu sur les points contestés, leur valeur et les résultats obtenus.

Les actes sur lesquels les Commissions de délimitation ont basé leurs travaux sont :

1<sup>o</sup> Relativement à la ligne de frontière entre Pietrile-Rosii (triple frontière entre la Roumanie, la Transylvanie et la Bucovine) et le point où la petite rivière de Rachitua se verse dans le Pruth (triple frontière entre la Roumanie, la Bucovine et la Bessarabie) on a pris pour base la Convention de Palamutca du 2 juillet 1776.

Sur cette ligne, dix-sept points ont été mis en discussion et l'on a débattu aussi le règlement de la frontière le long de la Molnita, de la Suceava, du Sireth et du Pruth. Des explications sur ces discussions sont données pleinement dans l'exposé des motifs, de sorte que je crois suffisant d'en rapporter le résultat. Ce résultat est consigné dans le tableau de la page 37 de cet exposé de motifs et il montre que la rectification de cette frontière restitue à la Roumanie 4,405 hectares, n'attribuant à l'Autriche qu'une possession de 15 hectares et demi.

Le point principal dans la discussion de cette frontière a été le point nommé Baiesesti. Les délégués roumains ont tenu avec insistance que, sur la base de l'acte de Palamutca (1776), la rectification fût faite en cédant à la Roumanie 4,721 hectares; mais, de la part de l'Autriche, on a invoqué la carte générale de la frontière datée de 1775 et la carte Joséphine de 1778 où la frontière se trouve marquée conformément à la possession d'aujourd'hui.

Considérant d'un côté, que même dans les documents Hurmuzaki de 1781 (Vol. VII, 488), il est montré que parmi les villages entrés, en 1776, sous la possession de l'Autriche, se trouve aussi le village de Baiesesti; et d'un autre côté considérant qu'à la suite d'une possession séculaire incontestée, le Gouvernement autrichien faisait dépendre de la solution de cette question l'entente définitive pour toute la délimitation, et cela en faisant des concessions importantes sur d'autres points de la frontière, on a maintenu ici la possession actuelle.

En ce qui concerne les frontières le long de rivières, il a été stipulé également des mesures qui mettent fin aux conflits qui jusqu'à présent avaient lieu, et cela par le rétablissement de la Molnita dans son ancien lit et par la rectification du cours des autres rivières sur le parcours où elles servent de frontière.

2<sup>o</sup> Pour la frontière qui part de Pietrile-Rosii et arrive jusqu'au Danube, entre la Roumanie et la Hongrie avec le duché de Bucovine, les Commissions



ont pris pour base de leurs travaux les actes de délimitation de Scarisora et de Focshani, tous deux de 1792.

Sur cette frontière il y a eu divergence sur 37 points, et les discussions qui ont eu lieu ont donné les résultats que nous voyons consignés dans le tableau des pages 131 et 132 de cet exposé des motifs. Ce résultat montre que, sur le terrain que nous prétendions, il nous a été restitué 9,151 hectares et demi et qu'il n'en est resté à l'Etat voisin que 197.

Enfin, messieurs, de l'examen minutieux et très attentif des actes qui accompagnaient la convention soumise aux délibérations du Sénat, il résulte, pour la Commission, que, durant tout le cours des négociations avec l'Empire voisin, le Gouvernement a observé un principe des plus sages, celui de ne pas admettre des compensations de territoire, bien que cela lui ait été demandé sur certains points avec beaucoup d'insistance. Une seule dérogation insignifiante, mais qui ne pouvait être écartée, a été faite pour le point de Dealul-Mare, où il a été accordé une compensation de 3 hectares et demi, compensation justifiée de la manière la plus explicite à la page de l'exposé des motifs.

Pour écarter certaines difficultés qui menaçaient d'arrêter la marche de tout ce travail, le Gouvernement a fait l'acquisition, pour l'Etat, d'une étendue de terrain de 1,510 hectares et cela à Zagon. Comme ce terrain était l'objet de poursuite de la part de paysans, les uns hongrois et les autres roumains, le Gouvernement voisin, bien que les documents attribuassent ce territoire à la Roumanie, n'a pas voulu reconnaître nos droits, par suite de l'obligation dans laquelle se seraient trouvés ses nationaux d'être jugés par les Tribunaux roumains. En faisant l'acquisition du terrain en question, le Gouvernement a écarté cette difficulté qui causait l'opposition de nos voisins et se trouve substitué dans les droits des Zagonniens sur le terrain acquis. Cette opération n'est pas coûteuse, et, la jugerait-on même telle, elle a été acceptée par le Gouvernement, parce que sans cela tout le travail de la délimitation de la frontière était mis en jeu.

Pour tous ces motifs, votre Commission reconnaît que la convention de délimitation, signée le 25 novembre par notre Gouvernement et par le Gouvernement austro-hongrois, doit être approuvée par le Sénat, et cela dans l'intérêt du pays.

---

— Voici le discours prononcé par M. M. Pherekyde, ministre des affaires étrangères, à la Chambre des députés, dans la séance du 16 (28) décembre 1887, à l'occasion de la discussion du projet de loi relatif à la Convention de délimitation des frontières conclue entre la Roumanie et l'Autriche-Hongrie :

M. M. Pherekyde, ministre des affaires étrangères. — MM. les députés, les explications données par l'honorable préopinant (M. N. Ionesco) me dispensent d'entrer dans de longs détails.

L'honorable M. N. Ionesco a été l'un de ceux qui ont apporté leur concours à cette œuvre, commencée, comme vous le savez, depuis déjà 20 ans. Il était naturel qu'il fût animé aujourd'hui des mêmes idées qui, au cours de vingt années, ont inspiré tous les hommes politiques qui ont eu mission de s'occuper de ce travail. Il vous a dit avec beaucoup de justesse que de telles questions ne sont pas des questions de parti, mais qu'elles concernent le pays tout entier, et que tout le monde doit les envisager avec la même pensée. Et, de fait, je dois constater qu'il n'y a pas eu de divergences de vues en ce qui concerne le travail qui vous est soumis, et que tous les hommes politiques, sans distinction de parti, ont embrassé l'idée qui a été constamment la même au cours de ce travail, idée qui n'a changé en rien depuis le premier jour jusqu'à la solution que nous avons enfin obtenue.

Aussi je crois qu'il est bien que les hommes qui, chargés, eux aussi, de cette mission, alors qu'ils avaient la responsabilité qui nous incombe aujourd'hui, ont pensé alors comme nous pensons aujourd'hui, que ces hommes ne cessent pas maintenant d'être d'accord avec les vues qu'ils ont autrefois cherché à mettre à exécution.

C'est donc avec surprise que j'ai vu l'honorable M. Voinov venir faire des réserves et poser des questions auxquelles M. Voinov, le ministre d'autrefois, devrait lui-même répondre. Car si M. Voinov avait bien voulu ouvrir l'exposé des motifs, aux pages 6 et 7, il aurait vu que tous les protocoles de la Commission relatifs à la fixation de la ligne frontière du côté de la Bucovine, ont été faits et signés en 1884, alors qu'il siégeait à ce banc, comme ministre. On ne peut admettre que M. Voinov n'ait pas eu, à cette époque, connaissance de ce qui se faisait au Conseil des ministres. Par conséquent, M. Voinov figure lui-même, avec nous, parmi ceux à qui incombe la responsabilité de l'œuvre accomplie.

Mais remontons plus haut et ouvrons des dossiers plus anciens. Nous trouvons, en 1868, le journal du Conseil des ministres qui fixe les instructions détaillées sur le mode de procéder à ce travail et qui indique les documents qui doivent lui servir de base.

J'y lis le passage suivant :

« ... En ce qui regarde la frontière du côté de la Bucovine, vous devrez vous guider d'après la délimitation de 1779, conclue à la suite de la cession de la Bucovine, acte dont il vous est également communiqué une copie « légalisée. »

Ce journal du Conseil des ministres, paraphé sur chacune de ses pages, porte la signature de notre éminent collègue M. Kogalniceano; c'est lui-même qui a paraphé toutes les pages, car le Conseil, ainsi d'ailleurs que tous nos hommes politiques, s'est rendu compte alors, tout comme nous l'avons fait nous-mêmes, de l'importance politique de ces actes. Ils ont eu tous, à l'égard de ces derniers, une seule et même opinion. Comment en pourraient-ils changer aujourd'hui ? Nous devons, messieurs, parler nettement et sans réticences.

Nous avons une situation politique définie. Est-il question d'y apporter une modification ? Non ! Nous avons à conserver la situation qui nous est créée, nous devons la maintenir dans le calme et la paix.

Du moment que, dans la situation déterminée que nous avons, nous nous voyons exposés chaque jour, par suite des différends qui surgissent à la frontière, à des difficultés et à des conflits, nous concluons avec nos voisins une convention par laquelle nous tâchons de rétablir la ligne de frontière et de la fixer d'après les documents que nous possédons. C'est là ce que nous faisons par la présente convention et rien de plus.

Messieurs, l'honorable M. N. Ionesco vous a expliqué l'importance de l'acte que nous avons signé.

Vous avez assurément compris qu'il ne convient pas de laisser la porte ouverte à des conflits dans lesquels nous pouvons être entraînés, d'une façon inattendue, conflits dont on ne peut jamais calculer à l'avance les conséquences.

Cette nécessité s'impose, en fait, si impérieusement qu'il n'y a jamais eu, à aucune époque, un seul homme politique qui ait manifesté le moindre doute sur l'utilité qu'il y avait de faire cette délimitation.

Pour ce qui regarde la manière dont le travail devait être fait et la portée qu'il y a lieu de lui donner, est-il possible de discuter là-dessus ?

En octobre 1878, M. Kogalniceano, alors ministre des affaires étrangères, a insisté, lui-même, pour qu'une délimitation de même nature fût faite, entre la Roumanie et la Bessarabie, par rapport au bras de Chilia. Avez-vous fait alors une réserve quelconque ? Non. Comment se fait-il que vous n'ayez pas cru alors que cette délimitation constituât pour le pays un acte inutile et préjudiciable ? Si vous n'avez pas trouvé que cette délimitation du côté de la Bessarabie fût préjudiciable au pays, comment venez-vous soutenir aujourd'hui, lorsqu'il

s'agit de la frontière opposée, qu'une délimitation analogue est préjudiciable? La vérité est que la délimitation était absolument nécessaire, et d'un côté, et de l'autre. Du côté de l'Autriche-Hongrie, la frontière ne se trouvait pas fixée sans contestation, et nous devions la fixer.

Messieurs, je ne dirai plus qu'un seul mot : la politique que la volonté unanime du pays impose au Gouvernement et qui s'est affirmée chaque fois que le Parlement a eu à se prononcer, est une politique de paix et de prudence. C'est la politique que nous suivons. Mais il n'a jamais pu entrer dans l'esprit de personne que l'attitude demandée au Gouvernement par le pays, celle que nous observons, soit une attitude apparente et dépourvue de bonne foi. Nous ne serions dignes, nous Gouvernement, ni de la confiance dont le Souverain nous honore, ni du concours que vous voulez bien nous prêter, si notre langage vis-à-vis de l'étranger n'était qu'une feinte destinée à dissimuler des pensées secrètes. (Applaudissements.)

De même que la politique du Parlement est de bonne foi, de même nos paroles, à nous, Gouvernement, sont l'expression sincère de notre pensée.

J'ai dû, Messieurs, faire cette déclaration, pour qu'il soit bien entendu que ce que nous avons voulu, comme Gouvernement, en concluant cette convention, que ce qu'ont voulu les deux Gouvernements, c'est uniquement de fixer la ligne frontière, ainsi qu'elle devait l'être, afin de mettre un terme aux conflits.

Cet intérêt a une grande importance en lui-même. Je vous prie de laisser de côté ce qui a été dit, comme assimilation, bien impropre, avec les délimitations qu'aurait à faire tel petit paysan propriétaire. Il y a ici une question d'Etat d'un intérêt beaucoup plus élevé. Je suis sûr que vous l'avez tous compris, et, je suis certain que vous voudrez bien voter le projet de loi. (Applaudissements.)

— Voici le discours prononcé par M. Pherekyde, ministre des affaires étrangères, au Sénat, dans la séance du 19 (31) décembre, à l'occasion du projet de loi relatif à la Convention de délimitation des frontières conclue entre la Roumanie et l'Autriche-Hongrie :

M. M. Pherekyde, ministre des affaires étrangères. Messieurs les sénateurs. — En ce qui concerne l'argumentation de l'honorable M. Marzesco, le prince Gr. Stourdza a suffisamment répondu; en effet, si la Constitution a reconnu aux Corps législatifs le droit de faire des lois pour rectifier les frontières, elle a dû leur reconnaître en même temps la capacité de faire les actes nécessaires pour cette rectification. L'auteur de la Constitution a-t-il pu vouloir qu'alors seulement qu'il n'existerait aucune divergence avec l'Etat voisin, l'on pourrait faire des conventions et des lois déterminant ou rectifiant la ligne de frontière? Quelle en serait l'utilité. N'est-ce pas, au contraire, lorsqu'il existe des incidents et des querelles, que les Gouvernements des deux pays sentent le besoin de s'entendre entre eux pour rectifier la frontière, en vue de mettre fin à ces conflits? Il est certain que vous ne pouvez prétendre qu'il faut, pour qu'une telle convention soit possible, que toutes les réclamations d'un Gouvernement soient admises et que l'autre Gouvernement renonce à toutes les siennes; aussi bien nous-mêmes que notre voisin, nous devons renoncer ici ou là à quelques prétentions; c'est cela même qui constitue la rectification des frontières.

Il est donc impossible de nier que le Gouvernement et les Corps législatifs ont la capacité de faire tous les actes nécessaires à la rectification des frontières, puisque la Constitution leur accorde le droit de faire cette rectification.

Honorable M. Marzesco, vous avez pris l'engagement de démontrer que, par cette convention, on aliénait une partie du territoire roumain; mais quand il s'est agi de fournir des preuves, qu'avez-vous présenté? Vous avez invoqué le fait d'une réclamation, que nous avons produite, mais que nous n'avons pu faire admettre par nos voisins.



Le terrain dont vous parlez, que nous avons réclamé, l'avions-nous en notre possession incontestée, et l'avons-nous aliéné? Si la chose était ainsi, vous auriez le droit de dire qu'il y a eu aliénation, car dans ce cas nous aurions cédé aux étrangers une portion de notre territoire.

Vous avez rappelé ce qui s'est passé en Belgique. Mais, honorable M. Marzesco, la logique vous a forcé de reconnaître que, dans les discussions de cette nature, il n'est point tenu compte des minimes concessions réciproques. Vous avez dit que, dans la discussion qui a eu lieu en Belgique, on a examiné la question de savoir s'il s'agissait d'une cession *notable* de territoire. Or de quoi s'agissait-il? Il était question de la cession de la *moitié du territoire* d'une province.

Je vous le demande, l'aliénation de la moitié d'une province, territoire incontesté de l'Etat, peut-elle être mise en regard de l'abandon d'une réclamation faite au sujet d'un lopin de terre non possédé par nous et que nous n'avons pu obtenir? Si nous avions raisonné comme M. Marzesco, nous aurions dû restreindre étrangement nos prétentions et ne pas formuler nos 58 réclamations. Nous n'aurions dû élever que les prétentions que nous savions d'avance devoir être acceptées et que nos voisins étaient dans l'impossibilité de combattre par la discussion des actes ou des dénominations locales. Au lieu de 58 réclamations, peut-être n'en aurions-nous présenté que 10. Mais est-ce pour dix seulement, incontestées dès le principe, que nous avons eu gain de cause? Nous avons fait des réclamations que nous croyions justes, mais à l'égard desquelles nous n'étions pas également armés d'arguments absolument à l'abri d'une discussion.

Nous avons mis tous nos soins à les soutenir : sur beaucoup de points nous avons réussi, sur quelques autres, non. Mais quel a été le résultat? Nous avons obtenu 78 0/0 de nos réclamations. Pouvez-vous soutenir que nous avons mal fait d'avoir élevé des réclamations même sur les points sujets à discussion? On a discuté, à leur égard, nos voisins ont cédé sur nombre d'entre eux, à l'égard desquels ils avaient élevé, d'abord, des contestations.

Vous voyez, Messieurs, qu'il n'est pas sérieux de contester, la Constitution en main, la compétence du Sénat de se prononcer sur cette question, qui n'est qu'une rectification de frontière.

Je n'ai pas voulu, Messieurs, laisser sans réponse cette affirmation, faite, peut-être dans le but de la voir exploitée par une agitation en dehors du Parlement, que le Gouvernement aurait aliéné une portion du territoire du pays. (Applaudissements.)

Je crois de mon devoir de dire aussi un mot au sujet des paroles prononcées par l'honorable M. Urechia. Je regrette le malentendu qui a pu chagriner l'honorable sénateur; mais je le crois trop bon patriote pour s'arrêter à cette question, sans importance en face des grands intérêts qui nous occupent. Pénétré des devoirs que nous créent à tous ces seuls intérêts, et plus particulièrement à nous, du Gouvernement, je dois ne pas laisser passer certaines paroles, sans m'expliquer nettement à leur égard. Je repousse l'appréciation faite par M. Urechia du travail qui vous est soumis. M. Urechia a dit qu'il acceptait la « Convention de délimitation » parce qu'elle est un commencement de revendication, et il a ajouté, en avant...

M. V.-A. Urechia. — Je n'ai pas dit cela. Vous ne m'avez pas compris.

M. M. Pherekyde, ministre des affaires étrangères. — Messieurs, nous voulons conserver, tant dans le pays qu'à l'étranger, le nom, que nous croyons mériter, d'un Gouvernement honnête. Dans tous nos actes, dans toutes nos paroles, nous sommes toujours d'une sincérité absolue. Nous ne poursuivons pas des buts cachés; nos actes ne sont que la traduction réelle de notre pensée vraie.

Par cette convention nous avons voulu uniquement fixer les limites du pays, de manière à écarter les conflits qui se produisent chaque jour aux frontières. Il ne nous est pas venu un seul instant à l'esprit d'avoir une intention quelconque portant atteinte à l'état de tranquillité que nous voulons conserver

vis-à-vis de nos voisins. Il ne doit y avoir aucun doute à cet égard, et il était de mon devoir de faire cette déclaration.

Messieurs, comme vous voyez, contre la convention qui vous est soumise on n'a élevé d'autre objection que celle de l'inconstitutionnalité, présentée par M. Marzesco, objection sans aucune solidité, comme vous l'avez tous reconnu, j'en suis certain; je vous prie de vouloir bien prendre en considération le projet de convention. Vous ferez par là un acte éminemment utile, parce que, Messieurs, le défaut de frontières déterminées produit deux maux : d'abord, nous sommes exposés à ce que les empiètements augmentent chaque jour. En second lieu, un autre mal en résulte : les conflits qui s'élèvent journellement entre les particuliers, peuvent aussi, dans certains cas, dégénérer en conflits entre les Gouvernements. Les conséquences de ces conflits, nul ne peut les calculer à l'avance, et il se pourrait, à un moment donné, qu'elles arrivent à acquérir un caractère de gravité qu'il est impossible de prévoir.

Nous voulons voir écartée, une fois pour toutes, la possibilité de semblables conflits. (Applaudissements.)

---

## DEUXIÈME PARTIE

---

# CORRESPONDANCES, DÉPÊCHES, NOTES.

---

## NÉGOCIATIONS

### COMMERCIALES ET MARITIMES DE LA FRANCE AVEC L'ITALIE

(1886-1888)

*Suite (1).*

---

### PROCÈS-VERBAUX DES CONFÉRENCES DE ROME

---

#### Procès-verbal N° 4. — Séance du 11 janvier 1888.

PRÉSIDENTE DE M. ELLENA

Etaient présents :

MM. les Délégués et Secrétaires qui ont pris part aux précédentes réunions.

Son Exc. M. le Comte de Moüy assistait aussi à la séance.

La séance est ouverte à deux heures et demie.

Le procès-verbal de la séance précédente est lu et approuvé.

MM. les Délégués de la France ont à présenter quelques considérations à l'égard du régime douanier italien concernant les tissus mélangés. Ils remarquent que, soit dans l'ancien, soit dans le nouveau tarif, on a consacré le principe qu'aux tissus mixtes est applicable le droit de la matière qui domine en poids, et, à parité de poids, le droit de la matière la plus taxée.

Les exceptions à ce régime général inscrites dans l'ancien tarif s'appliquaient aux tissus de laine et aux tissus de soie.

Les tissus mixtes de laine cardée ou peignée à chaîne entièrement composée de fils de coton étaient taxés à des droits inférieurs à ceux des tissus de laine pure, selon l'espèce. Cette tarification était avantageuse aux tissus de laine mixte, laine dominante.

Quant aux tissus de soie mélangés de lin, de coton ou laine, ils étaient

(1) V. *Archives*, 1888, I, p. 451-205, 283-317.

frappés d'un droit uniforme de 2.50 par kilogramme selon que la proportion de la soie était supérieure à 12 p. 0/0 et ne dépassait pas 50 p. 0/0. Le tarif général du 14 juillet 1887 maintient le principe de la tarification des tissus mixtes d'après la matière dominante en poids, mais il ajoute de nouvelles exceptions aggravant ou supprimant celles d'un caractère plus favorable. Ainsi l'article 119 établit pour les tissus de coton trois catégories de tissus mélangés qui n'existaient pas, sous le régime antérieur, et leur enlève le bénéfice du régime des tissus de coton pur pour les soumettre à des taxes comportant des majorations de 40 à 100 p. 0/0 selon l'espèce.

Quant aux tissus de laine, la note annexée à l'art. 129, en disposant que les tissus renfermant moins de 12 p. 0/0 de soie seront traités comme tissus de laine peignée, établit une nouvelle catégorie dans laquelle rentreront les draps cardés mélangés de quelques fils de soie ou de bourre de soie qui seront ainsi taxés de 190 à 220 francs au lieu du droit actuel de 140 francs. En outre, deux catégories nouvelles sont créées pour les tissus avec fils métalliques et comportent des majorations de 200 fr. et de 500 fr. par 100 kilogrammes analogues à celles déjà mentionnées par les tissus de coton.

Enfin la suppression de la catégorie des tissus de laine mélangés, laine dominante, à chaîne entièrement composée de coton, soumet ces articles à des droits variant de 150 à 200 fr. au lieu de 93.50.

Des observations de même nature s'appliquent aux tissus de soie et se traduisent par des augmentations de droits considérables.

MM. les Délégués Italiens répliquent que les faits signalés par leurs Collègues sur le traitement des tissus mélangés sont exacts; mais ils ont des réserves à faire sur les conclusions qu'ils en tirent, et des explications complémentaires à donner. Ils croient opportun de signaler quelque autre modification au régime général des tissus mixtes. Dans l'ancien tarif, les tapis mixtes de laine et de jute payaient le droit de la laine, même si elle ne dominait pas en poids.

Dans le nouveau tarif, on rencontre deux exceptions au principe général des tissus mélangés, en ce qui concerne les couvertures et les tapis. Un article spécial est destiné aux couvertures de poils de bœuf, chèvre, brebis, non teints, avec chaîne de fil de chanvre ou de coton; et les tapis de laine et de bourre de laine, dans lesquels dominent en poids, d'autres matières textiles, autres que la soie, sont assimilés aux tapis dans lesquels la laine ou la bourre de laine dominant.

MM. les Délégués d'Italie font remarquer qu'à l'égard des exceptions reproduites de l'ancien tarif la situation du régime douanier ne change pas. Quant à la suppression des articles concernant les tissus de laine cardée et peignée avec chaîne entièrement composée de fils de coton, MM. les Délégués italiens croient l'intérêt de la France très minime, ce qui résulte, du reste, des statistiques du commerce extérieur de l'Italie. L'industrie française s'exerce particulièrement sur les articles de plus grande valeur vis-à-vis desquels une majoration limitée de droits ne peut avoir qu'une influence très restreinte et presque nulle.

Relativement aux exceptions nouvelles considérées par le n° 119 a et b du tarif, MM. les Délégués italiens font remarquer que l'augmentation du droit de 40 fr. pour les tissus mélangés avec moins de 12 p. 0/0 de soie, et l'augmentation de 20 fr. pour les tissus mélangés avec moins de 50 p. 0/0



de laine, répondent à une distribution rationnelle des droits sur la base de la valeur des articles, car il est évident que ces tissus ont une valeur plus considérable que les tissus de coton non mélangés.

Les positions nouvelles du tarif concernant les tissus avec fils de métal, ont l'avantage de proportionner, d'une manière plus équitable, les droits de douane au prix des articles, sans augmenter en aucune façon le taux du droit préexistant. D'après le tarif nouveau, les tissus avec fils de métal d'or ou d'argent fins, dorés ou argentés, payeraient le droit du tissu principal, plus 5 fr. par kilogramme, et les tissus avec fils de métal ordinaire payeraient le droit du tissu principal, plus 2 fr. par kilogramme. Le régime actuel de ces tissus, avec fils de métal de tout genre, résulte des dispositions du répertoire, d'après lesquelles ils sont renvoyés, dans presque tous les cas, aux dentelles de soie mixtes d'or avec le droit de 10 fr. le kilogramme. Il s'ensuit que, indépendamment de la graduation plus rationnelle des droits, le taux de ces droits serait amélioré par l'application du tarif nouveau.

MM. les Délégués Français remercient leurs collègues des éclaircissements fournis à l'égard du traitement douanier des tissus mélangés et proposent de reprendre l'examen du régime des métaux.

MM. les Délégués Italiens déclarent que, après l'échange de vues qui a eu lieu aux conférences préliminaires de Paris, ils supposaient que l'examen général des positions de la douzième catégorie du tarif italien aurait été écarté, et que la France aurait fixé ses demandes sur les articles qui représentent, pour son industrie, un intérêt de quelque considération. Toutefois ils ne s'opposent pas à suivre MM. les Délégués français dans l'examen des propositions qu'ils voudront présenter.

MM. les Délégués Français répliquent que l'exportation française des métaux représente, dans son ensemble, une valeur considérable dont il faut tenir compte. Le tarif nouveau de l'Italie introduit un droit d'importation sur la fonte en pains, modifie la classification des articles en fer et acier avec une majoration presque générale des droits afférents aux articles de la douzième catégorie. Dans cet état de choses, il est bien difficile de signaler les positions du tarif italien que la France voudrait modifier à son avantage. Les conditions de la sidérurgie française ont bien changé depuis quelques années; l'industrie du fer et de l'acier s'est développée, les exportations ont augmenté dans une mesure considérable, le Gouvernement français ne peut pas se soustraire à l'obligation de maintenir ou d'élargir les débouchés qui lui sont ouverts. L'Italie a augmenté presque tous ses droits sur les métaux, mais comme toutes les branches de son industrie métallurgique n'ont pas le même besoin de protection, MM. les Délégués français engagent leurs collègues à vouloir indiquer quels sont les intérêts qu'ils ont le plus à cœur de défendre, afin de fixer l'examen sur un nombre restreint de positions et rendre l'accord moins difficile.

MM. les Délégués d'Italie ne croient pas pouvoir procéder facilement à une *discrimination* des articles de la douzième catégorie, à l'égard desquels on peut renoncer en partie aux majorations de droits apportées par le nouveau tarif. L'Italie désire tenir compte des demandes françaises, comme elle l'a fait pour les demandes austro-hongroises. L'Autriche-Hongrie, qui, au point de vue du commerce des fers et des aciers, est plus intéressée que la France, a limité ses demandes à quelques articles seulement, tels que les clous forgés et les faux et faucilles, outre l'assimilation de

l'acier trempé à l'acier non trempé. La France peut profiter des concessions faites à l'Autriche-Hongrie, et elle peut en demander d'autres pour un nombre limité d'articles, qui représentent un véritable intérêt dans ses relations commerciales avec l'Italie.

MM. les Délégués italiens engagent leurs Collègues à bien vouloir considérer les motifs qui ont déterminé le Gouvernement et le Parlement à procéder, pour la douzième catégorie, à la réforme consacrée par le nouveau tarif. Cette réforme a sa base dans l'introduction d'un élément nouveau, le droit sur la fonte. Depuis plusieurs années, en Italie, l'industrie de la métallurgie et surtout celle de la sidérurgie étaient dans une situation anormale. L'affinage de la fonte était réduit à des quantités minimales, et l'industrie des fers s'exerçait presque exclusivement par la transformation des débris de vieux fers et de vieux aciers.

Les Officiers techniques de l'armée de terre et de mer, qui, par leurs attributions, doivent considérer l'organisation de l'industrie sidérurgique au point de vue de la défense nationale, ont signalé au Gouvernement, dans des rapports remarquables, la nécessité de modifier un état de choses qui pourrait être dangereux pour l'avenir du pays. D'où les efforts pour organiser sérieusement une industrie sidérurgique italienne, et le besoin de la réforme douanière dont il est question.

Le droit italien sur la fonte est fixé à 1 fr. les 100 kilogrammes, tandis que le droit français est de 1 fr. 50. Le nouveau droit sur la matière première étant introduit au tarif, il devenait impossible de ne pas modifier toute l'échelle des droits. Cela explique l'augmentation générale dans le régime des fers et des aciers. MM. les Délégués italiens sont bien disposés à examiner avec leurs collègues de France si, dans l'échelle des droits, il y a des corrections à introduire, et si, à l'égard de quelques articles, les rapports qui résultent du tarif entre le droit sur la matière première et celui afférant à l'objet fabriqué peuvent être modifiés dans une certaine mesure ; mais on ne saurait pas comprendre un changement de droits qui entraînerait la suppression de la réforme réclamée par les plus hauts intérêts du pays.

Il ne s'agit pas ici d'une question de forme, mais d'une question substantielle. Les conditions de l'industrie sidérurgique en France sont bien meilleures que celles de l'Italie : la protection douanière remonte en France à une époque déjà bien éloignée ; la situation par rapport à la production du combustible est assez favorable et, relativement aux conditions d'offre du charbon, la comparaison n'est pas encourageante pour l'industrie italienne. Malgré cela, le tarif français sur les fers est beaucoup plus haut que le tarif italien de 1878 et, à l'égard de quelques positions, plus haut même que le tarif général de 1887.

L'Italie, qui a imité la France dans sa réforme sur les fers, ne s'attendait certes pas à des propositions de modifications radicales, relativement au régime des fers et des aciers.

D'après les Délégués italiens, la France n'a pas un intérêt assez considérable pour demander un sacrifice aussi important que celui de revenir à l'ancien tarif conventionnel. La France n'occupe même pas le second rang dans l'importation en Italie. L'Allemagne, l'Angleterre et la Belgique sont bien plus intéressées dans ce commerce, comme il résulte des statistiques officielles ; et ce seraient les industries de ces pays qui profite-



raient des concessions faites à la France pour une importation bien restreinte.

Le sacrifice de l'Italie ne serait proportionné en aucune façon au faible bénéfice de la France. Le marché proposé par les négociateurs français ne profiterait ni à l'une ni à l'autre des deux Parties. Dans les traités de commerce, le meilleur système à suivre est celui de limiter la négociation aux articles ayant pour les deux Parties contractantes un intérêt de premier ordre.

MM. les Délégués italiens doivent encore présenter quelques remarques. Les engagements de 1881 relatifs au régime des fers peuvent être considérés comme la conséquence d'une tradition historique respectable, mais dont on doit tenir compte seulement dans les limites du possible, car les conditions économiques d'un pays ne restent pas toujours les mêmes. Aujourd'hui les deux Parties doivent négocier un traité nouveau ; elles doivent donc mesurer de part et d'autre la portée des sacrifices respectifs. La réduction de droits concédée à un pays profite à tous les autres avec lesquels les rapports économiques sont réglés par la clause de la nation la plus favorisée. Il s'ensuit que l'Italie ne peut pas adhérer à un sacrifice très considérable entraînant des résultats très limités au bénéfice de la France, sans réclamer des compensations que l'autre partie ne pourrait accorder sans désavantage. Il faudrait donc écarter les propositions plus favorables aux tiers qu'aux parties contractantes et restreindre l'accord aux positions qui intéressent particulièrement la production des deux Pays.

MM. les Délégués italiens n'ont rien à opposer aux remarques de leurs Collègues concernant le développement de l'industrie française des fers et des aciers et la nécessité de conserver les débouchés pour les articles relatifs. Cependant ils croient opportun de noter que dans les temps ordinaires l'exportation française vers l'Italie pourra difficilement augmenter, les conditions de l'industrie nationale étant en train de se modifier profondément. La consommation des fers et des aciers, en Italie, a augmenté considérablement, mais la fabrication nationale a, elle aussi, augmenté, et elle augmentera encore et dans une proportion très forte, soit par la transformation rationnelle, déjà commencée, des anciens établissements sidérurgiques, soit par le concours de la nouvelle production du grandiose établissement de Terni, outillé d'après les systèmes les plus perfectionnés.

L'organisation des aciéries de Terni et les modifications importantes introduites dans d'autres établissements, particulièrement dans celui de Savone, ont rendu nécessaire l'emploi de capitaux considérables, qui assurent une fabrication correspondante aux moyens employés. Cette situation nouvelle de l'industrie sidérurgique italienne doit persuader MM. les Délégués français que le marché italien deviendra de plus en plus réfractaire aux importations de produits étrangers. Du reste, dès à présent, l'importation de la France est minime pour la fonte, les rails, et celle des machines n'a qu'une importance secondaire.

Dans le traité de 1881, on s'était limité à inscrire, pour les fers, les droits du tarif général, comme pour le coton ; ce qui prouve que les négociateurs, en tenant compte de la situation des deux Pays, n'attribuaient aux droits sur les fers qu'une portée économique assez limitée.

MM. les Délégués Français, tout en reconnaissant l'importance des différents motifs qui ont déterminé le Gouvernement italien à procéder à la

réforme du régime douanier des fers, doivent insister sur l'intérêt de la France à conserver, autant que possible, le montant actuel de son exportation, si elle ne peut pas l'améliorer.

Or, si l'Italie développe son industrie sidérurgique et se propose de la protéger par un surcroît de droits de douane, il est évident que l'industrie française, pour la part qu'elle prend à la consommation italienne, s'en ressentira dans une mesure plus ou moins considérable. D'après les négociateurs français, l'Italie devrait borner ses augmentations de droits à un très petit nombre d'articles, sans affecter tout le régime existant.

La tâche des négociateurs français est bien difficile, lorsqu'ils sont en présence d'une majoration générale des droits italiens, car alors ils ne peuvent pas essayer de contre-balancer les augmentations sur certains articles par des réductions sur d'autres.

MM. les Délégués français font de plus remarquer que, bien que le droit appliqué à la fonte par leur tarif soit plus élevé que celui du tarif italien, les articles de fer et d'acier ont, en France, une protection moins élevée que celle qui résulte du nouveau tarif italien. Cette dernière est donc exagérée. Quant aux machines, l'exportation française en Italie a une véritable importance; et, du reste, il ne faut pas perdre de vue une considération de caractère général concernant les rapports commerciaux entre les deux Pays. Sauf deux ou trois articles de premier ordre, toute l'exportation française en Italie est divisée dans une série très nombreuse d'articles, et il serait impossible de déterminer catégoriquement l'ordre d'importance de chacun d'eux.

En dehors de ces observations générales applicables à l'ensemble du tarif italien sur la métallurgie, MM. les Délégués français signalent à leurs Collègues d'Italie quelques points de la douzième catégorie, à l'égard desquels ils ont à présenter des observations particulières ou désirent des éclaircissements. Dans le tarif de 1878, les limes et râpes étaient comprises dans un seul article avec le droit de 12 francs; dans le tarif nouveau, la position serait divisée en trois classes, d'après le nombre des dents comprises dans un centimètre linéaire, et les droits seraient de 14, 16 et 20 francs. MM. les Délégués français remarquent que cette classification a soulevé en France des réclamations, non seulement pour la majoration des droits, mais encore pour les conséquences fâcheuses qui pourraient résulter des vérifications minutieuses de la douane.

MM. les Délégués italiens sont disposés à examiner cette question, d'accord avec leurs Collègues, afin de la définir d'une manière satisfaisante.

MM. les Délégués français trouvent exagérés les droits nouveaux concernant la position n° 211 du tarif italien : *cuiore, laiton, bronze*.

MM. les Délégués italiens répliquent que les industriels sont loin d'être satisfaits du traitement fixé, et qu'ils ont insisté pour des droits beaucoup plus élevés. Toutefois ils examineront avec bienveillance les propositions qui seront présentées par leurs Collègues.

MM. les Délégués de la France demandent dans quelle position du tarif rentrent les pointes de Paris; en outre ils désirent des éclaircissements en ce qui concerne le traitement douanier de la coutellerie.

MM. les Délégués italiens répondent que le Répertoire renvoie les pointes de Paris au n° 202 b, 2 du tarif, c'est-à-dire au fer et acier de seconde fabrication, en travaux faits spécialement avec fers et aciers plus

légers, en objets rabotés, limés, tournés, forés, etc. sur toute ou sur une grande partie de leur superficie, avec le droit de 17 fr. 50.

La France ayant un intérêt considérable dans le commerce de cet article, MM. les Délégués italiens sont disposés à examiner les demandes qui leur seront présentées par leurs Collègues.

D'après les renvois du Répertoire nouveau, la coutellerie, au point de vue douanier, peut se diviser en plusieurs classes :

1° Couteaux de bouchers, tonneliers, selliers, tanneurs, cordonniers et autres artisans ; couteaux de cuisine ; couteaux de poche à manches en bois commun ;

2° Couteaux de cuisine à manche en bois fin ;

3° Couteaux de cuisine et couteaux de poche à manche en corne ou en os, sans garnitures ;

4° Couteaux de poche non compris dans les numéros précédents et couteaux de table.

La première catégorie de couteaux payerait comme les outils et instruments usuels pour arts et métiers compris dans le n° 210 b du tarif, c'est-à-dire le droit de 17 fr. 50 ; la deuxième catégorie payerait le droit afférent à la mercerie commune, 100 francs ; la troisième catégorie payerait le droit de 80 francs, comme les ouvrages en corne, en os et autres matières similaires ; la quatrième catégorie de couteaux payerait le droit afférent à la mercerie ordinaire (100 fr.) ou à la mercerie fine (200 fr.) suivant les garnitures du manche. Cependant il faut noter que les couteaux de table à manche en métal commun payeraient le droit fixé pour les ouvrages en métal, et que les couteaux à manche en or ou en argent, doré ou argenté, payeraient comme l'orfèvrerie.

MM. les Délégués français font ressortir le développement pris dans leur pays par l'industrie des ouvrages en nickel, industrie qui serait frappée par les augmentations des droits du nouveau tarif italien.

MM. les Délégués italiens répliquent que l'augmentation afférente au nickel en ouvrages dorés ou argentés n'est que de 20 francs les 100 kilogrammes, car auparavant ils payaient le droit de la mercerie fine, qui était de 100 francs. Il est vrai que l'augmentation concernant les autres ouvrages en nickel est de 40 francs, mais les Délégués italiens déclarent qu'il ne sera pas difficile de se mettre d'accord à ce sujet.

Sur la demande de MM. les Délégués de France, leurs Collègues d'Italie déclarent que l'argenterie Christofle payerait le droit afférent au nickel et ses alliages, en ouvrages dorés ou argentés, c'est-à-dire 120 francs les 100 kilogrammes. D'après le régime de 1881, cet article est considéré comme mercerie fine, et soumis au droit de 100 francs. La différence est de 20 francs, mais elle pourra être réduite à la suite des négociations.

MM. les Délégués français font ressortir, par une analyse de l'ancien et du nouveau tarif de l'Italie relativement aux machines, les différences considérables existant entre les deux régimes. Ils engagent leurs Collègues à examiner favorablement la question, qui a un grand intérêt pour le commerce français. En outre ils relèvent la majoration des droits afférents aux wagons de chemins de fer, qui constituent une branche importante de l'industrie française.

MM. les Délégués d'Italie répliquent qu'ils sont disposés à prendre en considération les demandes françaises, mais ils croient opportun de noter que, dans l'importation des machines, l'Angleterre et l'Allemagne ont un



intérêt absolument prépondérant et que l'importation en Italie des wagons de chemins de fer est minime, car l'industrie nationale est en mesure, sauf des cas exceptionnels, de satisfaire aux demandes de l'exploitation.

MM. les Délégués français prennent acte de ces déclarations, et ajoutent que les machines françaises sont préférées, malgré leur prix plus élevé, à cause de la perfection du travail. Quant aux wagons, si l'industrie nationale est autrement favorisée, elle pourra se passer d'une surélévation de droits.

A l'égard du n° 231 du tarif italien, MM. les Délégués français remarquent que le droit afférent à l'or battu en feuilles est augmenté de 10 à 18 francs. Cette augmentation est d'autant plus grave qu'il n'y a pas de défalcation pour le papier dans lequel les feuilles d'or sont intercalées.

MM. les Délégués italiens répliquent que la défalcation du papier intercalaire n'est pas possible ; ils examineront, avec l'espoir de satisfaire leurs Collègues, la question du droit, bien que l'or battu en feuilles soit presque entièrement importé d'Allemagne.

Sur la demande de MM. les Délégués français, MM. les Délégués italiens déclarent que la bijouterie d'imitation est assimilée à l'or ou à l'argent si elle est plaquée (doublée) ; qu'elle est traitée comme la mercerie fine dans les autres cas.

MM. les Délégués français présentent des remarques sur les modifications introduites dans le nouveau tarif, à l'égard des mouvements d'horlogerie. L'application du régime par pièce empirerait beaucoup la situation actuelle.

MM. les Délégués d'Italie se réservent d'examiner la question.

La séance est levée à cinq heures, et la prochaine réunion est fixée au vendredi 13 janvier, à deux heures et demie.

Signé : ELLENA,  
LUZZATTI,  
BRANCA.

Signé : MOÛY,  
TEISSERENC DE BORT,  
MARIE.

### Procès-verbal n° 5. — Séance du 13 janvier 1888.

PRÉSIDENCE DE M. ELLENA

Étaient présents :

MM. les Délégués et Secrétaires qui assistaient aux précédentes réunions.

La séance est ouverte à deux heures et demie.

Le procès-verbal de la séance précédente est lu et approuvé.

MM. les Délégués français demandent quelques explications sur le nouveau tarif italien en ce qui concerne la treizième catégorie.

MM. les Délégués italiens donnent les renseignements suivants :

N° 252. *Terre cuite*. D'après l'ancien tarif conventionnel, les carreaux payaient un droit de 1 fr. 10 ; les autres articles en terre cuite, de 1 fr. 50. Ces articles payeraient le droit de 3 francs par l'application du nouveau tarif. Quant aux ustensiles et à la vaisselle avec ornements ou sculptures et frises de tout genre, inscrits au n° 252 du tarif, ils suivaient tantôt le régime de la terre commune, tantôt celui de la faïence. La position nouvelle



a été introduite au tarif de 1887 pour écarter des causes d'incertitude et pour mieux fixer le régime douanier des produits ayant le même caractère et renfermant une valeur relativement considérable.

Ces explications données, MM. les Délégués italiens se déclarent prêts à examiner les demandes que leur présenteront leurs Collègues.

N<sup>os</sup> 253 et 254. Relativement aux faïences, MM. les Délégués français constatent qu'il y a une majoration générale de droits.

MM. les Délégués italiens font remarquer que, dans l'ancien tarif, les faïences étaient divisées en trois classes, avec les droits conventionnels de 8, 12 et 18 francs. Le tarif nouveau les répartit en cinq positions, taxées à 6, 10 et 14, 18 et 25 francs. Il en résulte qu'à l'égard de deux catégories, les droits ont été diminués, et que la majoration de droit affecte seulement deux positions. En outre, il faut tenir compte que les majoliques de différentes couleurs ou autrement décorées sont taxées au tarif conventionnel à 18 francs, tandis que le droit relatif inscrit au tarif nouveau est de 14 francs. Il y a donc des augmentations et des diminutions qui pourraient se balancer. MM. les Délégués d'Italie ne croient pas difficile un accord sur les droits afférents aux positions susmentionnées.

N<sup>o</sup> 255. *Porcelains*. MM. les Délégués français font observer que les droits, pour 100 kilogrammes, sur les porcelaines, présentent les modifications suivantes :

	Tarif convent. 1881.	Nouveau tarif général.	Tarif convent. avec l'Autriche-Hongrie.
Porcelaine blanche. . . . .	12	25	18
Porcelaine colorée, dorée, etc. .	32	40	35

La France demande le retour au régime de 1881 pour ces articles.

MM. les Délégués italiens répliquent que l'exportation française de la porcelaine blanche en Italie est très restreinte, et que, en ce qui concerne la porcelaine décorée, la différence entre le droit conventionnel de 1881 et celui résultant du traité du 7 décembre 1887 avec l'Autriche-Hongrie, n'est que de 3 francs les 100 kilogrammes.

MM. les Délégués français notent que c'est précisément à cause de cette différence minime que l'Italie devrait être disposée à accepter avec moins de difficulté la proposition française et à augmenter dès à présent le nombre des articles à l'égard desquels le *statu quo* est conservé. Cela faciliterait la marche de la négociation.

MM. les Délégués d'Italie, en faisant toutes leurs réserves pour ce qui concerne la porcelaine blanche (qu'ils ne voudraient pas engager dans le traité), acceptent *ad referendum* de revenir au régime conventionnel actuel pour la porcelaine de couleur, dorée ou autrement décorée. Toutefois, ils doivent remarquer qu'il y a sur ce point une question très délicate ; pour ne pas porter au-dessous de 35 francs le droit sur la porcelaine de couleur, l'Italie a dû faire certains sacrifices dans le traité avec l'Autriche-Hongrie, et il faut bien en tenir compte.

MM. les Délégués italiens, en rappelant une considération de caractère général, déclarent qu'à leur avis, il est plus difficile de faire un traité comprenant beaucoup d'articles qu'un traité avec un nombre d'articles limité. Il y a donc avantage à fixer l'attention, de part et d'autre, sur les posi-

tion du tarif qui représentent des intérêts plus remarquables, sans surcharger la liste d'articles moins importants ou pour lesquels le traitement douanier est déjà favorablement assuré. Ce serait le cas de la porcelaine blanche, qui est reprise au tarif *A* du traité avec l'Autriche-Hongrie, et dont le commerce de la France en Italie n'est pas comparable à celui de la porcelaine décorée. L'Italie, pour ce qui la concerne, est disposée à renoncer à des engagements qui n'ont pas pour elle une importance véritable, afin de concentrer ses demandes et ses efforts sur quelques positions du tarif français affectant plus fortement son exportation.

MM. les Délégués français reconnaissent les bonnes dispositions qui résultent des déclarations de leurs collègues, et ils croient qu'elles pourraient faciliter l'accord.

N° 256. *Plaques de verre ou de cristal*. MM. les Délégués de France notent qu'à l'égard de cette position du tarif italien, il y a majoration de droits et modification de classification.

MM. les Délégués italiens donnent des éclaircissements sur le caractère de ces modifications, et remarquent que l'importation française des plaques de verre en Italie est très limitée ; mais ils n'ont pas de difficulté à examiner avec bienveillance les propositions françaises.

N° 258. MM. les Délégués de France signalent les augmentations dans le traitement douanier des articles en verre et cristal, portées par le tarif italien de 1887.

MM. les Délégués italiens répliquent que les droits afférents aux positions *a*, *b*, *c* de ce numéro du tarif ont été réduits, à la suite du traité de commerce et de navigation avec l'Autriche-Hongrie, pour *a*, de 12 à 8 fr. 50 ; pour *b*, de 18 à 15 fr. ; pour *c*, de 25 à 18 fr.

MM. les Délégués d'Italie appellent l'attention de leurs Collègues sur les dispositions des numéros 20, 21 et 22, chapitre II, du protocole final annexé au traité de commerce avec l'Autriche-Hongrie. Ces numéros renferment des améliorations de quelque importance au régime général des ouvrages en verre et cristal.

N° 259. En ce qui concerne les *bouteilles communes*, MM. les Délégués français renouvellent les déclarations qu'ils ont faites dans la deuxième séance et ils demandent, soit une définition des bouteilles communes, plus précise que celle qui ressort de la note au numéro 259 du tarif italien, soit une disposition par laquelle les bouteilles qui portent la marque ou le nom de la fabrique, des indications relatives à la capacité ou des cachets gravés au sable, ne soient pas exclues de la position dont il s'agit.

MM. les Délégués italiens répliquent qu'ils sont disposés à satisfaire, autant que possible, aux demandes de leurs collègues. Quant au changement de régime de taxation, ils n'ont rien à ajouter aux déclarations faites dans la deuxième séance ; ils croient le régime du nouveau tarif, avec la réduction fixée par le traité du 7 décembre 1887, plus favorable aux intérêts de l'importation.

N° 260. *Dames-jeannes*. MM. les Délégués français ayant demandé de revenir au régime du traité de 1881, MM. les Délégués italiens déclarent qu'ils sont disposés à faire des concessions.

Avant de quitter la catégorie des verres, MM. les Délégués italiens désirent avoir des renseignements précis à l'égard du traitement fait par la douane française aux fleurs artificielles en verre.

MM. les Délégués français remarquent que le verre filé, les breloques,

les boules, les globules de verre et le corail factice en verre sont rangés parmi les *vitrifications*. On traite, en outre, comme *vitrifications taillées*, les bijoux de deuil en imitation de jais (à moins que la garniture n'ait une valeur sensiblement supérieure à celle de la vitrification), les ornements entièrement composés de grains de verre et dans lesquels le fil qui retient les grains n'est qu'un accessoire, etc., etc. Les fleurs artificielles en verre ne sont pas considérées, particulièrement dans les notes explicatives du tableau des droits; elles peuvent être considérées comme *vitrifications* ou comme objets en verre non dénommés. Toutefois, des renseignements seront pris et une réponse précise sera donnée aux Délégués italiens dans une prochaine séance.

N° 272. *Pâtes de froment*. L'augmentation du droit à l'entrée en Italie et réciproquement en France découle des modifications apportées, de part et d'autre, au régime des céréales.

N° 274. *Fécules*. MM. les Délégués français ayant remarqué que l'exemption à l'entrée en Italie a été remplacée par un droit de 2 fr., MM. les Délégués italiens notent que la France n'a presque aucun intérêt dans ce commerce avec l'Italie, ainsi qu'il résulte des statistiques douanières.

N° 276. *Oranges et citrons (limons), même en saumure*. Sur la demande de MM. les Délégués français, MM. les Délégués d'Italie se déclarent disposés à accueillir leurs propositions.

N° 279. *Fruits frais non dénommés*. MM. les Délégués italiens n'ont pas de difficulté à se rendre à la demande française de revenir au *statu quo*. Cependant, ils doivent engager leurs collègues à appeler l'attention du Gouvernement français sur la récente adhésion de l'Italie à la Convention phylloxérique de Berne. Cette adhésion fait disparaître toute cause de discussion concernant le commerce des fruits frais entre les deux pays, et il y a lieu de croire que la France révoquera, sans délai, la prohibition existant contre l'introduction des produits italiens.

MM. les Délégués français s'empreseront de faire cette communication à leur Gouvernement.

N° 280. MM. les Délégués italiens acceptent la proposition française de revenir au *statu quo* pour les dattes.

N° 283. Une déclaration identique est faite à l'égard des fruits secs.

N° 284. Relativement aux fruits, légumes et plantes potagères dans l'huile, le sel ou le vinaigre, dont le droit a été augmenté de 8 à 20 francs, MM. les Délégués italiens n'ont pas de difficulté à concéder la réduction à l'ancien taux réclamé par la France.

MM. les Délégués italiens, en réponse à une demande de leurs collègues, relative aux fruits, etc., dans l'esprit de vin, font remarquer que l'augmentation du droit au nouveau tarif est la conséquence nécessaire des élévations considérables apportées dans la taxation des alcools depuis 1878. MM. les Délégués italiens consentent le maintien de l'ancien droit, pourvu que la taxe attribuée à l'alcool soit calculée en plus.

Nos 291 à 300. A l'occasion de l'examen des articles de la XV<sup>e</sup> catégorie, les Délégués italiens déclarent qu'il leur est défendu de prendre aucun engagement relativement aux produits animaux, si la France n'est pas disposée, de son côté, à faire des concessions importantes sur le régime douanier du bétail.

Lorsque, en 1881, on a négocié le traité de commerce, les articles con-



cernant les bestiaux n'étaient pas repris. Toutefois, la déclaration faite par M. Tirard que, dans sa pensée, il n'y avait aucune chance pour que le droit de 15 francs sur les bœufs fût augmenté, avait rassuré l'Italie, qui, du reste, considérait le lien conventionnel du droit sur la viande à 3 francs comme une garantie sérieuse du maintien du *statu quo*. Depuis lors, la situation est bien changée, et, loin de l'idée de faire des récriminations, les Délégués italiens le constatent seulement pour démontrer que l'équilibre douanier entre les deux pays a été troublé. Il s'ensuit que, dans plusieurs endroits de l'Italie, on repousse tout traité avec la France n'assurant pas un régime favorable au bétail. La question est tellement importante que les Délégués italiens demandent à leurs Collègues si le Gouvernement français serait disposé à revenir, pour le bétail, et spécialement pour la race bovine, aux droits du tarif du 7 mai 1881 ou à des droits même légèrement supérieurs, au cas où l'Italie consentirait, de son côté, à maintenir sur les produits manufacturés, dans lesquels les intérêts français sont plus vivement engagés, le régime fixé par le traité du 3 novembre 1881 et même à faire, sur quelques points particuliers, des concessions ultérieures.

MM. les Délégués français constatent l'importance de la proposition formulée par leurs Collègues d'Italie ; mais ils ne sont pas en mesure de donner une réponse immédiate. Il s'agit d'un point de vue nouveau de la négociation, à l'égard duquel ils manquent d'instructions ; ils s'empresseront de communiquer à leur Gouvernement la question posée par les Délégués italiens.

N° 301. *Viande*. MM. les Délégués français constatent une augmentation de droit sur cette position.

MM. les Délégués d'Italie répliquent que cette augmentation correspond aux modifications apportées au tarif du bétail.

N° 320. *Colle*. MM. les Délégués français ayant déclaré qu'ils ont des réclamations à faire pour la majoration du droit afférent à la colle de poisson, MM. les Délégués italiens répliquent qu'ils n'ont aucune difficulté à revenir à l'ancien droit.

N° 324 *b*. Relativement au *corail ouvré, non monté en or*, MM. les Délégués italiens accepteront les demandes françaises.

N° 329. MM. les Délégués français se plaignent de l'augmentation considérable des droits sur la mercerie, qui constitue une branche très importante de l'exportation française en Italie. Les concessions faites à l'Autriche-Hongrie ont une portée spéciale et très limitée.

MM. les Délégués italiens sont disposés à faire des concessions sur cet article de leur tarif, soit par voie de réduction sur l'ensemble de la position, soit par des réductions importantes à l'égard des produits compris dans cette position et qui ont un intérêt plus considérable pour l'industrie française.

MM. les Délégués de France réclament un traitement favorable pour les jouets d'enfants, compris dans la catégorie de la mercerie, les jouets de bois exclus. Leurs Collègues d'Italie examineront les propositions relatives avec le vif désir d'arriver à un accord.

N° 331 *b*. Relativement aux droits sur les pianos, MM. les Délégués d'Italie ne croient pas une entente difficile.

N° 337. *Chapeaux*. MM. les Délégués des deux pays renouvellent les déclarations qu'ils ont faites dans la deuxième séance à l'égard des chapeaux de paille non garnis. Les Délégués italiens sont favorables à des



concessions, mais ils ne sauraient revenir à l'ancien droit conventionnel : car la protection demandée par les fabricants d'Italie ne vise pas la France, mais la concurrence très redoutable de l'Orient.

Relativement à toute la position n° 337 du nouveau tarif, les Délégués italiens tâcheront de se rapprocher des propositions françaises, et examineront avec bienveillance la définition que MM. les Délégués de la France présenteront pour distinguer les chapeaux garnis de ceux non garnis.

MM. les Délégués français demandent à leurs Collègues s'ils désirent examiner tout de suite les questions relatives à la Convention de navigation, ou s'ils préfèrent les examiner séparément, car ils sont prêts, soit à suivre le système de réunir les deux négociations, soit à traiter à part ce qui a trait à la navigation.

MM. les Délégués d'Italie n'ont pas d'instructions à cet égard ; M. Bosselli, le négociateur spécialement compétent dans la matière de la navigation, est encore retenu hors de Rome, et il faut l'attendre. Toutefois, suivant leur opinion personnelle, il serait préférable de tenir les deux négociations séparées. En attendant, MM. les Délégués italiens proposent de terminer, dans une prochaine séance, les travaux préparatoires.

MM. les Délégués français engagent leurs Collègues d'Italie à leur faire connaître les propositions précises qu'ils sont en mesure de faire à l'égard des positions examinées et sur lesquelles ils n'ont pas fixé la limite des concessions qu'ils pourraient consentir.

MM. les Délégués italiens proposent que cet examen soit fait dans la séance du samedi 14 janvier, qui sera ouverte à quatre heures.

La séance est levée à cinq heures.

Signé : ELLENA.  
LUZZATTI.  
BRANCA.

Signé : TEISSERENC DE BORT.  
MARIE.

### Procès-verbal n° 6. — Séance du 14 janvier 1888.

PRÉSIDENCE DE M. ELLENA

Etaient présents :

Son Excellence M. l'Ambassadeur de France et MM. les Délégués et Secrétaires qui assistaient aux précédentes réunions.

La séance est ouverte à quatre heures.

Le procès-verbal de la séance précédente est lu et approuvé.

En poursuivant l'examen du tarif italien, MM. les Délégués français demandent des renseignements sur le régime à l'entrée en Italie, de l'eau-de-vie (*cognac*), qui représente pour l'exportation française un intérêt considérable.

MM. les Délégués italiens répliquent que le cognac est compris dans la position des spiritueux édulcorés ou aromatisés, qui payent, en tarif général, le droit de 60 francs l'hectolitre. Cependant l'Italie est tout à fait disposée, afin de faciliter la négociation, à concéder un traitement particulier au cognac. A l'égard de cet article spécial, on réduirait le droit de 60 francs à 25 francs l'hectolitre ou les cent bouteilles de la capacité ne dépassant pas le litre ; pour les bouteilles d'un demi-litre ou moins, le droit de 48 francs pourrait être adopté. Il est entendu que, pour les autres alcools

édulcorés, les droits généraux ne seraient pas changés, et le maintien de ces droits profiterait indirectement à l'exportation de l'eau-de-vie française.

N° 6. Pour les huiles fixes d'olive et autres, l'Italie engage le droit de 6 francs les 100 kilogrammes.

N° 66. Relativement à la parfumerie, l'Italie n'a aucune difficulté, si la France le préfère, à ce qu'on renonce de part et d'autre à tout lien conventionnel ; mais elle ne s'oppose pas à revenir au régime de 1881. Il reste entendu que le droit de douane sur les parfumeries, comme sur tous les articles contenant de l'alcool, ne comprend pas la taxe de fabrication afférente à l'alcool.

N° 76. En ce qui concerne le cirage, MM. les Délégués d'Italie adhèrent à la proposition française de revenir au droit unique de 5 francs les 100 kilogrammes.

N°s 78 et 79. L'accord est fait pour retrancher du traité, de part et d'autre, les positions relatives aux cordages et aux filets.

N° 80. Sur la demande de MM. les Délégués de la France, MM. les Délégués italiens répondent que les boutons de lin et de chanvre sont compris dans les articles à l'égard desquels on reviendrait à l'ancien régime dans le cas de l'option prévue par le traité avec l'Autriche-Hongrie.

N° 92. *Dentelles et tulles*. Le droit fixé au nouveau tarif italien est de 7 francs, tandis que le droit de l'ancien tarif est de 30 francs. MM. les Délégués italiens expliquent cette réduction considérable par la difficulté de distinguer les dentelles de lin de celles de coton.

MM. les délégués italiens n'ont aucune difficulté de reprendre au traité le droit de 7 francs, pourvu que la France n'insiste pas à modifier le droit afférent aux dentelles de coton.

N°s 94 et 120. Pour adhérer autant qu'il est possible aux désirs exprimés par la France, MM. les Délégués italiens sont prêts à fixer les droits concernant les articles confectionnés de lin, de chanvre et de coton de la manière suivante :

a) Sacs, linge de lit et de table, essuie-mains et similaires. — Droit du tissu avec augmentation de 10 p. 0/0 ;

b) Cols, manchettes et chemises d'hommes. — Droit du tissu avec augmentation de 60 p. 0/0 ;

c) Autres. — Droit du tissu avec augmentation de 30 p. 0/0.

MM. les Délégués français prennent ces chiffres *ad referendum* et demandent à leurs Collègues s'ils ont à faire quelques communications nouvelles en ce qui concerne les propositions françaises sur la catégorie du coton. Ils admettent que l'intérêt de la France dans cette branche particulière n'est pas aussi prédominant que dans les industries de la laine et de la soie ; mais ils ont le devoir de sauvegarder la situation actuelle.

MM. les Délégués d'Italie répliquent que les déclarations faites dans une séance précédente à l'égard de la catégorie du coton ne représentent pas le dernier mot, et qu'ils pourront examiner et soumettre à leur Gouvernement des propositions intermédiaires entre les chiffres du tarif général et les demandes françaises. Toutefois ils croient que ces propositions ne correspondent pas à l'intérêt effectif de l'industrie française. L'Italie préférerait que les demandes de la France fussent bornées à quelques articles spéciaux, et elle serait même disposée à y ajouter quelques articles qui ne figuraient pas dans le tarif conventionnel de 1881, mais qui peuvent pré-

senter un intérêt de quelque importance pour l'exportation française, comme les mousselines, les tulles, les gazes, la passementerie, etc. Toutefois si MM. les Délégués français insistaient pour régler, par traité, toute ou presque toute la sixième catégorie du tarif italien, elle ne se refuserait pas d'étudier le moyen d'aboutir à un accord, sans pourtant revenir purement et simplement à l'ancien régime.

MM. les Délégués français ayant demandé de lier conventionnellement les positions concernant les fils et les tissus de jute, et de revenir, quant au taux des droits, au régime appliqué jusqu'au 31 décembre 1887, MM. les Délégués italiens acceptent la proposition *ad referendum*, en faisant remarquer qu'il s'agit d'une concession nouvelle.

Après un échange d'observations concernant le traitement douanier des articles compris sous les n<sup>os</sup> 121 et 123 du tarif général italien, l'accord est fait à l'égard de ces deux positions, en ramenant les droits nouveaux au régime établi par le traité de 1881, c'est-à-dire exemption pour les laines et pour le crin brut et teint, et le droit de 8 francs pour le crin frisé, les cordes et les travaux grossiers du crin.

MM. les Délégués d'Italie rappellent l'attention de leurs Collègues sur le traitement douanier fait à l'entrée en France de certains tissus de crin, que l'on emploie particulièrement à Marseille pour presser les graisses. Le droit est presque prohibitif avec dommage de la fabrication italienne de ces tissus et de l'industrie française qui en fait usage. Il faudrait modifier la position dans un sens favorable.

MM. les Délégués de la France transmettront avec empressement à leur Gouvernement la demande de l'Italie.

MM. les Délégués de France demandent à leurs Collègues d'Italie s'ils croient pouvoir préciser les réductions ultérieures qu'ils pourraient concéder sur les tissus de laine, et s'ils ont dit leur dernier mot relativement aux tissus de laine avec la chaîne entièrement composée de fil de coton.

MM. les Délégués italiens répliquent qu'ils pourraient signaler *ad referendum*, car ils n'ont pas d'instructions ultérieures, une réduction pour les trois classes de tissus de laine cardée et de laine peignée de 5 ou 6 francs à peu près les 100 kilogrammes.

MM. les Délégués italiens sont encore disposés à concéder, et ce serait une concession nouvelle, la suppression de la note au n<sup>o</sup> 129 du tarif.

En faisant la réduction susmentionnée sur les tissus de laine, MM. les Délégués italiens ne peuvent pas adhérer en même temps à l'inscription des deux positions anciennes concernant les tissus de laine avec chaîne de coton. Seulement ils seraient disposés à introduire une note au nouveau tarif, d'après laquelle les tissus de laine avec chaîne entièrement composée de fils de coton devraient toujours rentrer dans les deux classes des tissus de laine pure cardée ou peignée les moins taxés, quel que soit leur poids au mètre carré.

Relativement aux feutres, MM. les Délégués d'Italie, tout en reconnaissant qu'il n'y a là qu'un intérêt minime pour la France, pourront revenir au régime de 1881, si leurs Collègues insistent sur cette demande.

A l'égard des tissus de laine imprimés, qui, d'après le tarif nouveau, seraient assujettis au régime du tissu selon l'espèce, accru de 50 francs par 100 kilogrammes, on réduit cette majoration de droit à 25 francs,

MM. les Délégués de la France ayant demandé pour les articles confectionnés de laine un traitement plus favorable que celui accordé à l'Autri-



che-Hongrie par le traité du 7 décembre 1887, MM. les Délégués d'Italie déclarent fixer *ad referendum* le chiffre de 30 p. 100 au lieu de 40 et de 50 p. 100.

N<sup>os</sup> 154 à 156. Outre les concessions déjà faites sur la catégorie de la soie, et qui ne représentent pas le dernier mot, MM. les Délégués italiens offrent une réduction de 3 à 2 francs à l'égard de la surtaxe fixés par le nouveau tarif italien (n<sup>o</sup> 154) pour les rubans et les galons de soie. Cette position du tarif n'était pas reprise au traité de 1881, il s'agit donc d'une concession nouvelle. MM. les Délégués italiens sont disposés à faire un accueil bienveillant aux propositions que voudraient présenter leurs Collègues de la France pour la bonneterie et la passementerie, deux articles du tarif qui n'étaient pas repris au traité de 1887.

N<sup>o</sup> 174. MM. les Délégués d'Italie acceptent la proposition française de revenir au droit de l'ancien traité pour les voitures.

N<sup>o</sup> 178. Même déclaration pour les tresses de paille, d'écorce, de sparte, etc., pour chapeaux.

N<sup>o</sup> 180. Relativement aux chapeaux de paille, excepté ceux garnis, MM. les Délégués italiens ne peuvent pas descendre au-dessous de 8 francs les cent pièces.

N<sup>o</sup> 183 *d*. A l'égard du papier de couleur, doré ou peint et d'ornementation (papier de tenture), MM. les Délégués italiens déclarent ne pouvoir pas revenir à l'ancien droit conventionnel de 20 francs. Ils réduiraient le droit général de 45 à 25 francs.

N<sup>o</sup> 185. Sur la demande de MM. les Délégués français, MM. les Délégués d'Italie acceptent de revenir au droit conventionnel de 1881 relativement aux estampes, lithographies, pancartes, manifestes, étiquettes, etc.

N<sup>o</sup> 190. MM. les Délégués français demandent de revenir à l'ancien droit de 75 francs pour les peaux maroquinées et pour les peaux vernissées.

MM. les Délégués italiens sont disposés à descendre à 70 francs pour les peaux maroquinées, mais ils désirent conserver au moins le droit de 80 francs pour les peaux vernissées.

Relativement aux peaux taillées pour tiges de bottes, empeignes, etc., et aux peaux en bandes pour chapeaux, MM. les Délégués italiens doivent insister pour maintenir une majoration des droits représentant le déchet de fabrication ; toutefois, afin de se rapprocher des demandes françaises, ils sont disposés à réduire le taux de la majoration à 10 p. 100.

Pour les travaux de pelleterie, les selles, les harnachements, les gants, les chaussures et les ouvrages en peaux tannées sans poils, MM. les Délégués italiens acceptent la proposition de leurs Collègues de France de revenir au régime de 1881.

N<sup>o</sup> 213. Relativement aux positions de la douzième catégorie du tarif, MM. les Délégués italiens doivent répéter les déclarations qu'ils avaient faites dans l'avant-dernière séance : mais ils acceptent le retour au régime de 1881 pour les articles en nickel.

N<sup>o</sup> 329. A l'égard des merceries, MM. les Délégués d'Italie examineront avec bienveillance les propositions françaises. En attendant, ils déclarent revenir au régime de 1881 et même aller plus loin pour quelques articles qui intéressent particulièrement l'industrie de la France et qui sont renvoyés au traitement général des merceries.

Parmi les articles de la mercerie, MM. les Délégués d'Italie signalent : les *albums*, les étuis, les jouets d'enfants de toute matière, ceux en bois



exceptés ; les cabarets et les ornements pour meubles, les boutons, les calendriers, les couteaux, les lampes, la bijouterie d'imitation, les brosses, les petits moulins à café, etc. Pour ces articles, qui représentent une valeur assez importante du commerce d'exportation française, l'Italie est disposée à faire des concessions.

N° 337 c. MM. les Délégués d'Italie accordent, à titre de concession nouvelle, une réduction de 100 francs sur le droit de 500 francs concernant les chapeaux garnis pour dames.

Afin de faciliter la négociation, MM. les Délégués d'Italie sont disposés à recommander à leur Gouvernement des concessions ultérieures à l'égard des vins : concessions qui viseraient plus particulièrement les vins français, dont le titrage ne s'élève, presque dans aucun cas, au-delà de 12 0/0. Tout en conservant le régime déjà signalé pour les vins de plus de 12 degrés, MM. les Délégués italiens proposeraient à leur Gouvernement, comme nouvelle concession, de réduire à 2 francs le droit d'entrée pour les vins ne titrant pas plus de 12 degrés.

MM. les Délégués italiens appellent l'attention de leurs Collègues sur les demandes concernant le tarif français, présentées par l'Italie, et sur les réponses écrites que le Gouvernement de France a communiquées par l'entremise de son ambassade à Rome.

MM. les Délégués français doivent maintenir les réponses déjà faites par leur Gouvernement.

MM. les Délégués italiens ont eu l'instruction de retirer la demande relative aux surtaxes d'entrepôt, et n'insisteront pas davantage à l'égard des autres questions posées, mais ils ne peuvent pas renoncer aux demandes concernant le marbre scié et le borax.

La séance est levée à 6 heures.

La prochaine réunion sera annoncée après que MM. les Délégués de la France auront reçu, de leur Gouvernement, les réponses aux communications sur la situation de la négociation jusqu'à ce jour.

Signé : ELLENA,  
LUZZATTI,  
BRANCA.

Signé : DE MOUY,  
TEISSERENC DE BORT,  
MARIE.

#### ANNEXE AU PROCÈS-VERBAL N° 6.

#### Réponses aux demandes formulées par le Gouvernement italien.

- I. *L'Italie demande de maintenir tel qu'il est le texte du traité de 1881 sauf à bien fixer la portée des articles 1 et 14 en rapport aux ouvriers italiens résidant en France et à l'exportation des produits agricoles de l'Italie en France.*

La proposition de maintenir sans changement le texte du traité de commerce du 3 novembre 1881 ne soulève pas d'objection. Quant à la réserve concernant la portée des articles 1 et 14 par rapport aux ouvriers italiens résidant en France et à l'exportation des produits agricoles de l'Italie en France, il ne semble pas qu'elle puisse amener une modification du texte des dits articles insérés non-seulement dans le traité du 3 novembre 1881 avec l'Italie, mais dans la plupart des autres traités conclus par la France. La formule de réserve employée dans la note est, d'ailleurs, trop peu explicite pour qu'il soit possible de se rendre exactement compte de l'objet qu'elle a en vue.

En ce qui concerne les produits horticoles, ils ont fait l'objet avec l'Ambassade d'Italie à Paris d'une correspondance très récente à laquelle le Gouvernement de la République ne peut que se référer.

*II. L'Italie demande en général le traitement de la nation la plus favorisée et le maintien du régime conventionnel en vigueur pour les articles dont la liste suit.*

En demandant en général le traitement de la nation la plus favorisée, le Gouvernement italien place tout d'abord les pourparlers sur un terrain où il semble difficile de le suivre sans explications préalables. Du côté de la France, en effet, le traitement de la nation la plus favorisée entraîne l'application aux produits italiens de toutes les réductions de tarif consenties en faveur des pays avec lesquels le Gouvernement de la République a contracté et, en outre, la consolidation d'un certain nombre de droits ou d'exemptions de droits inscrits dans le tarif général et qui depuis n'ont subi aucune modification, sauf en ce qui concerne les céréales et les bestiaux non repris dans les traités.

Du côté de l'Italie au contraire qui a dénoncé tous ses traités, à l'exception des traités avec l'Allemagne et l'Angleterre, le traitement de la nation la plus favorisée assure purement et simplement à la France la jouissance éventuelle des concessions devant ou pouvant résulter des conventions à conclure avec d'autres puissances et s'appliquant à un tarif général qui a subi des augmentations successives et considérables en 1883 et en 1887, tant par le fait même de l'élévation des droits eux-mêmes que par les changements introduits dans le classement des marchandises.

La situation n'est donc pas égale entre les deux parties dont l'une offre des avantages réels et à l'abri de tout changement pour le plus grand nombre jusqu'au 1<sup>er</sup> février 1892, tandis que l'autre serait libre de tout engagement à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1888, si d'autres conventions n'interviennent pas avant cette époque.

Quant aux articles pour lesquels la note remise par les délégués du Gouvernement italien demande le maintien du régime conventionnel actuel, quelques-uns d'entre eux donnent lieu à des observations qui peuvent se résumer ainsi qu'il suit :

*a) Semoules en pâtes et pâtes d'Italie.*

Le droit de 3 fr. inscrit au tarif conventionnel actuel était corrélatif au droit de 0,60 sur le blé, en vigueur au moment où fut établi le tarif général français ; mais depuis cette époque, le droit sur le blé a été successivement porté à 3 fr. (loi du 29 mars 1885) et à 5 fr. (loi du 29 mars 1887). Si donc le droit de 3 fr. était maintenu au tarif conventionnel, les produits fabriqués seraient moins fortement taxés que la matière première, et la situation deviendrait d'autant plus fâcheuse et d'autant plus inégale pour l'industrie nationale qu'elle doit acheter au dehors les blés durs qu'elle emploie et que la France ne produit ni en qualité, ni en quantité suffisantes. En ce qui touche l'exportation des pâtes de fabrication française, les conditions d'égale concurrence avec les industries similaires de l'étranger peuvent se rétablir au moyen de l'admission temporaire ; mais ce palliatif est sans action sur le marché intérieur qui demeure d'autant plus favorablement ouvert aux produits du dehors, que les frais de fabrication s'augmentent pour le produit national de toute la surcharge que lui impose le droit de douane.

En effet au rendement moyen de 65 kil. de pâtes pour 100 kil. de blé, la fabrication de 100 kil. de pâtes exige l'emploi de 155 kil. de blé (exactement kil. 155,83) qui, au droit de 5 fr. le quintal sont frappés d'une taxe de fr. 7,75 et ne trouvent comme contre-partie qu'un droit de 3 fr. sur le produit étranger, soit une différence de fr. 4,75 au profit de ce dernier. Dans cette situation, il est permis de dire que le droit de 8 fr. n'est pas l'exacte compensation du droit de 5 fr. sur les blés, car il ne laisse subsister au profit de nos industriels qu'un

minime avantage de fr. 0,25 par quintal, soit 0,38 0/0 sur une valeur moyenne de 65 fr. les 100 kil.

D'après ces observations, il semble difficile d'admettre que le droit conventionnel actuel puisse être maintenu, on pourrait même se demander si l'inscription du droit de 8 fr. s'accorderait avec l'engagement pris de laisser les grains et particulièrement les blés en dehors des traités.

Il est à remarquer en outre que le droit de 5 fr. sur les pâtes de froment, qui figurent au tarif général et au tarif conventionnel italien en présence du droit de fr. 1,40 sur le blé a été porté à 9 fr. au tarif général de 1887 en corrélation avec le droit de 3 fr. sur la matière première.

b) *Riz en grains.*

Le riz en grains de toute sorte est admis en franchise par le tarif général de France. Le régime a été inscrit dans le traité du 3 novembre 1881; mais dans l'intérêt de l'industrie du décortilage, l'Italie a frappé d'un droit à l'entrée les articles similaires de provenance étrangère. Il semble donc que nous soyons fondés à agir de même ou tout au moins à n'accorder la franchise qu'au prix de concessions nouvelles de la part de l'Italie. La Chambre des députés est d'ailleurs saisie par l'initiative parlementaire d'une proposition relative à la taxation du riz.

c) *Parfumeries alcooliques.*

Le maintien du droit conventionnel de fr. 37,50 ne soulève pas d'objections de la part de nos industriels, mais à charge de réciprocité. L'Italie ayant porté le droit sur ces produits de fr. 37,50 à 100 fr., le Gouvernement français est en droit de réserver sur cet article, d'autant plus que les parfumeries alcooliques, comme le riz, ne sont repris que dans le traité franco-italien.

d) *Filets de pêche.*

Le droit de 20 fr. sur les filets de pêche n'est également repris que dans le traité avec l'Italie; dans bien des cas, il est notablement inférieur au droit dont sont frappés les fils eux-mêmes. Dans son tarif général de 1887, l'Italie a substitué au droit fixe de 4 fr., repris au traité et inscrit dans ses tarifs généraux de 1878 et de 1883, une dispositions d'après laquelle les filets de pêche acquittent le droit des fils dont ils sont composés, plus 10 0/0.

Bien que le droit de 20 fr. ait été établi dans l'intérêt de nos pêcheurs, il semble inutile de nous engager sur ce point vis-à-vis d'un tiers qui a changé les conditions dans lesquelles le droit de notre tarif général aurait été rendu conventionnel.

e) *Boutons de toute sorte.*

En présence des nombreuses et très vives réclamations auxquelles a donné lieu le régime conventionnel actuel et du relèvement des droits inscrits dans le tarif italien, la proposition des délégués ne saurait être admise sans discussion préalable.

Quant au marbre, à l'albâtre brut et ouvré, aux pierres brutes et ouvrées, à l'acide borique, au sulfate de quinine, aux vitrifications en émail et en grains percés, le régime actuel pourrait être maintenu au besoin, mais à charge de concessions sur les nombreux relèvements directs ou indirects du nouveau tarif italien.

### III. *On réclame des réductions de droits à l'entrée en France pour le bétail, les marbres sciés et le borax.*

Le droit sur le bétail ne peut être abaissé conventionnellement, ni même repris dans les traités, non plus que le régime des céréales. Des déclarations dans ce sens ont été faites au nom du Gouvernement lors de la discussion du tarif général de 1881 et dans les Conférences qui ont précédé la conclusion des traités de 1881 et de 1882; et on peut croire que le Parlement serait plus disposé à étendre qu'à restreindre la portée de ces déclarations.

Les marbres sciés, dont les droits ont été très sensiblement abaissés par le tarif conventionnel, sont repris dans le traité avec la Belgique et ne sauraient



être l'objet d'une nouvelle diminution sans soulever de très vives protestations de la part de nos industriels qui se plaignent déjà de l'insuffisance des droits actuels.

Quant au Borax ou borate de soude, qui n'est pas repris au traité, le droit de fr. 8,75 inscrit au tarif général n'est que le résultat de la conversion, en droit fixe, de l'ancien droit de 5 0/0 *ad valorem*, sur l'avis du Comité consultatif des arts et manufactures.

IV. *On souhaite que les surtaxes d'entrepôt ne soient pas appliquées aux produits d'origine extra-européenne ouverts en Europe, lorsque le travail auquel ils ont été soumis ne modifie pas le régime douanier. Et ce notamment pour les riz et crins.*

La sauvegarde de la surtaxe d'entrepôt exige le maintien de cette règle, sans laquelle au moyen d'une simple torsion ou de toute autre main-d'œuvre aussi peu compliquée, non-seulement les riz et les grains, mais les végétaux filamenteux, les peaux brutes, etc... échapperaient à la surtaxe.

V. *On croit nécessaire de définir pour le régime de la douane le vin et le vermouth, et de fixer, d'une manière équitable, les droits auxquels seront assujettis les vins titrant 16° ou plus.*

En ce qui concerne les vermouths, l'assimilation au vin est consacrée par les traités; mais la douane use de son droit en surtaxant les vermouths en proportion de la quantité de sucre et d'alcool qu'ils renferment au-delà d'une certaine limite. C'est la répétition équitable des droits qui frappent à l'intérieur les sucres et les alcools.

Pour les vins, la question est pendante avec l'Espagne; et l'Italie, pour l'application du droit de 2 fr. dont elle jouit en vertu de la clause du traitement de la nation la plus favorisée, ne peut prétendre à un traitement autre que celui auquel sont ou seront soumis les vins espagnols.

#### Procès-verbal n° 7. — Séance du 27 janvier 1888.

PRÉSIDENCE DE M. ELLENA.

Etaient présents :

Son Excellence M. l'Ambassadeur de France et MM. les Délégués et Secrétaires qui assistaient aux précédentes réunions.

La séance est ouverte à deux heures.

Le procès-verbal de la séance précédente est lu et approuvé,

Son Excellence M. le comte de Moüy déclare que les Représentants ont reçu les instructions de leur Gouvernement en réponse aux communications faites sur la situation de la négociation pour le renouvellement du Traité. Ces instructions portent sur les deux points qui découlent des résultats des six premières conférences. Le Gouvernement français, à la suite d'une revue générale du tarif italien et des concessions faites, dès à présent, par MM. les Délégués d'Italie, a dû se persuader qu'il se trouve en présence d'une situation inadmissible, car les différences entre les droits inscrits dans le traité de 1881 et les droits, même améliorés, du nouveau tarif italien sont très considérables. Il serait impossible au Gouvernement français de faire accepter une aggravation de la situation actuelle.

Quant à la proposition énoncée par MM. les Délégués italiens dans la séance du 13 janvier, relativement aux concessions qu'ils pourraient faire

en échange d'une modification du régime douanier du bétail, favorable à l'Italie, le Gouvernement français a été amené à la soumettre à l'examen de la Commission parlementaire des douanes. Cette Commission s'est déclarée presque unanimement contraire à tout engagement en ce qui touche les droits sur le bétail.

Cette situation étant donnée, le Gouvernement français s'est demandé si la présence de ses Délégués à Rome était encore nécessaire. Tout en manifestant la pensée qu'il serait désirable de part et d'autre d'arriver à une entente, M. l'Ambassadeur fait remarquer que la France, concédant la clause de la nation la plus favorisée, accorderait à l'Italie beaucoup plus que ce qu'elle nous offre jusqu'à présent.

M. Teisserenc de Bort croit devoir ajouter aux paroles prononcées par M. l'Ambassadeur de France que les nouvelles instructions de son Gouvernement sont formelles. Si la discussion doit continuer sur un tarif systématiquement majoré, il doit considérer sa mission comme terminée.

M. Teisserenc de Bort comprend la grande importance qu'il y a pour les deux pays à vivre dans des rapports économiques et satisfaisants ; il est convaincu qu'une guerre de tarifs n'est plus de notre temps et qu'elle ne peut aboutir qu'à des ruines, mais il tient à constater que ce n'est pas la France qui a créé la situation actuelle, puisqu'elle se borne à demander le maintien du *statu quo*.

M. Ellena prend acte des déclarations des Représentants du Gouvernement français. Il résulterait de ces déclarations que le Gouvernement de la République serait disposé à continuer les négociations si on avait l'espoir d'arriver à une entente. Le Gouvernement et les Délégués italiens croient avoir donné la preuve continuelle de leur bonne volonté et du meilleur esprit de conciliation, afin d'aboutir à un accord équitable, en faisant des concessions nombreuses et en multipliant les efforts pour se rapprocher des vues du Gouvernement français, soit pour satisfaire des intérêts économiques plus considérables, soit même pour tenir compte des exigences parlementaires.

Sans procéder à un examen approfondi et détaillé des concessions faites, il est impossible de se former une idée exacte de la situation.

Dans ses déclarations, M. l'Ambassadeur de France a remarqué que l'écart entre le traité de 1881 et le nouveau tarif italien est énorme, et que la concession de la clause de la nation la plus favorisée ne trouve pas, dans les concessions italiennes, des équivalents suffisants. En ce qui concerne le premier point, M. Ellena fait noter que ses Collègues et lui ont fait tous leurs efforts pour se rapprocher des demandes de la France. Ils espéraient et ils espèrent toujours que la France, de son côté, aurait fait les mêmes efforts, car, après les premières ouvertures de Paris, le Gouvernement français avait communiqué ses propositions sur certaines catégories du tarif italien.

Des demandes de la France et des offres de l'Italie étaient en présence. Dans le cours de la négociation, MM. les Délégués italiens ont fait des concessions très importantes ; ils sont disposés à en faire d'autres, ayant déclaré qu'ils n'avaient pas prononcé le dernier mot à l'égard de plusieurs articles.

L'Italie s'attendait à ce que le Gouvernement français, de son côté, aurait remplacé les déclarations de caractère général par l'examen des

questions de détail et qu'il aurait fait quelques pas afin de faciliter la rencontre sur un terrain favorable à une entente.

L'écart entre les deux tarifs, que le Gouvernement français croit inadmissible, n'est peut-être pas de nature à ôter tout espoir d'une transaction équitable, et les Délégués italiens croient avoir démontré qu'ils étaient disposés à réduire la portée de cet écart.

Relativement à la concession de la clause de la nation la plus favorisée, M. Ellena fait remarquer qu'elle ne coûte rien ou presque rien à la France, tandis que toute dérogation de l'Italie au régime douanier consacré par le nouveau tarif se traduit par un sacrifice pour le Trésor et pour l'économie nationale. Le retour pur et simple au Traité de 1881 annulerait absolument tous les avantages que le pays réclamait de la réforme douanière. Toutes les concessions que l'Italie ferait à la France seraient étendues aux autres pays par la clause de la nation la plus favorisée, tandis que l'application de cette clause en faveur de l'Italie ne ferait qu'admettre l'Italie à profiter des avantages que la France a accordés, jusqu'en 1892, à presque tous les autres pays.

D'après les renseignements fournis par la presse française, la Commission des douanes s'est prononcée contre l'idée, non seulement de réduire les droits sur le bétail, mais encore de lier le régime actuel. Dans l'avant-dernière séance, les Délégués d'Italie ont exposé les considérations qui les poussaient à demander, même en échange de graves sacrifices, une réduction des droits sur le bétail à l'entrée en France. En effet, il s'agit d'une question de premier ordre pour l'agriculture italienne ; toutefois, comme les autres intérêts de l'économie nationale sont encore plus considérables, M. Ellena déclare que, d'après son opinion et celle de ses collègues, la communication faite à cet égard par MM. les Représentants du Gouvernement français n'est pas de nature à faire périlcliter le traité. Il faut se persuader qu'après 1881, la situation de l'exportation de l'Italie en France a été empirée par les modifications apportées au régime douanier du bétail. Evidemment l'équilibre des échanges a été rompu. Si l'Italie est disposée à ne pas insister sur ce point capital, elle doit s'attendre à ce que la France, de son côté, soit disposée à favoriser le rétablissement de cet équilibre, en admettant certaines majorations de droits, à l'entrée en Italie, représentant une évolution rationnelle du régime douanier.

En conclusion, M. Ellena exprime la pensée que la mission de MM. les Délégués français ne devrait pas être terminée tant qu'ils n'ont pas dressé une liste détaillée de leurs propositions. Pour un nombre assez considérable d'articles, l'accord est déjà fait ; pour les questions en suspens et pour les autres articles à l'égard desquels la France désire des concessions ultérieures, MM. les Délégués italiens ont l'instruction d'examiner, avec bienveillance, les propositions qui leur seront présentées, afin d'arriver à un accord. Mais, avant tout, il faut connaître avec précision jusqu'à quel point MM. les Délégués français ont l'intention de pousser leurs demandes.

L'Italie a manifesté les meilleures dispositions ; elle est entrée dans les vues du Gouvernement français en accordant des concessions et en signalant des compensations nouvelles profitables à l'exportation française. MM. les Délégués d'Italie soumettent ces considérations à l'esprit conciliant de leurs Collègues de France.

M. Teisserenc de Bort, tout en reconnaissant que les droits actuels sur le bétail à l'entrée en France sont beaucoup plus élevés que ceux de 1881,



doit remarquer que les effets de cette élévation n'ont pas fait disparaître la disproportion des chiffres qui expriment en argent les résultats du commerce entre l'Italie et la France. Les statistiques du commerce extérieur démontrent que la balance commerciale n'a pas cessé de se solder en faveur de l'Italie, comme auparavant. Ce n'est pas l'augmentation des droits qui a ralenti l'introduction du bétail italien en France ; si cette réduction s'est produite, on ne peut l'attribuer que dans une partie restreinte à la modification du régime douanier, car la crise économique traversée par la France et la diminution considérable de la consommation de la viande qui en est résultée expliquent surabondamment la diminution croissante dans l'importation du bétail étranger. Si la France avait besoin du bétail italien pour sa consommation, ce n'est pas un supplément de 23 fr. sur des animaux valant 400 à 500 fr. qui arrêterait l'importation. Mais, alors même que les changements apportés au régime du bétail auraient eu les conséquences qu'on leur a attribuées, les statistiques commerciales démontrent que le traité de 1881 reste toujours plus favorable à l'Italie qu'à la France.

En présence de la situation qui leur est faite par l'élévation générale du nouveau tarif italien, il n'est pas possible aux Délégués français de reprendre la discussion de détail des propositions désirée par MM. les Délégués d'Italie. Si l'Italie avait limité ses demandes d'augmentation à un nombre restreint d'articles, il aurait été plus facile de s'entendre : mais comme toutes les grandes branches de l'exportation française sont atteintes par des droits considérablement majorés, il y a impossibilité matérielle à trouver des compensations. Des concessions faites par l'Italie, la plus importante est certainement celle relative au traitement des vins français ; mais la valeur de notre exportation de cet article en Italie ne représente pas une somme assez considérable pour compenser les nombreuses augmentations de droits qui affectent les produits textiles et ceux de la métallurgie.

Dans cet état de choses, M. Teisserenc de Bort n'est pas étonné que son Gouvernement se croie dans la nécessité de suspendre les négociations. C'est seulement si l'Italie accepte la proposition française de prendre pour base les stipulations de 1881, sauf à présenter des demandes d'amélioration sur des articles qui l'intéressent davantage, en offrant des réductions équivalentes sur d'autres articles, qu'elles pourront utilement se continuer.

En résumé, M. Teisserenc de Bort rappelle que, dès la première séance, il a déclaré que le Gouvernement français estime que les concessions de tarif consenties par l'Italie en 1881, en échange des avantages que la France lui a concédés à cette même époque, représentent le *minimum* des concessions que la France peut équitablement réclamer en échange de la jouissance de son tarif conventionnel.

M. Teisserenc de Bort se plaît à reconnaître l'esprit de conciliation dont les Délégués d'Italie ont fait preuve dans le cours de cette négociation ; il est lui-même animé des mêmes sentiments, mais les difficultés sont ici plus fortes que la bonne volonté des négociateurs, car elles sont inhérentes au fond même des choses. Les instructions données par le Gouvernement français sont formelles et à moins qu'il ne soit saisi d'une proposition conçue dans les termes qu'il vient d'indiquer, M. Teisserenc de Bort doit considérer sa mission à Rome comme terminée.

M. Ellena réplique que les considérations importantes de M. Teisserenc de Bort, relatives à la balance commerciale, donneraient lieu à beaucoup de remarques et de réserves ; il croit qu'il ne faut pas abuser de cet argument. Il ne répétera pas les considérations développées dès la première séance en ce qui touche les différents caractères de l'exportation française et de l'exportation italienne, Mais il doit rappeler l'attention de M. Teisserenc de Bort sur un fait très important. Il y a beaucoup de produits italiens, qui sont, par leur nature, exempts de tout droit à l'entrée en France. Ce sont des matières, comme le chanvre, la soie grège, etc., etc., qui traversent seulement la France pour alimenter l'industrie britannique; elles ne figurent pas dans la statistique comme des marchandises en transit, car la franchise des droits rend inutile toute formalité relative au commerce de transit. Cela explique en partie la différence existant entre la balance du commerce franco-italien et celle du trafic anglo-italien. D'après les statistiques commerciales, l'importation des produits britanniques en Italie est énormément plus considérable que l'exportation italienne pour l'Angleterre. Il s'ensuit que l'opinion généralement acceptée à l'égard de la balance commerciale entre l'Italie et la France n'est pas fondée.

MM. les Délégués d'Italie garderont le souvenir le plus agréable des rapports qu'ils ont eus avec leurs Collègues. Toutefois la formule avec laquelle MM. les Délégués français ont conclu leurs considérations est, peut-être, un peu trop absolue. Si l'Italie s'est déclarée disposée à faire des sacrifices très considérables en vue d'obtenir des conditions avantageuses pour l'importation de son bétail en France, cela dépend des justes réclamations des éleveurs, qui se plaignent auprès du Gouvernement de l'état de crise résultant de l'énorme réduction de leur commerce d'exportation. La France ayant refusé d'accueillir les propositions faites à cet égard, MM. les Délégués d'Italie se trouvent dans l'impossibilité de sacrifier les intérêts des industries, sans présenter des compensations de nature à être considérées comme équivalentes. Revenir purement et simplement au traité de 1881, ce serait renoncer à tout espoir d'une évolution profitable à l'industrie nationale ; mais, avant tout, ce serait déclarer que la négociation, de la part de l'Italie, a été engagée sans réflexion. Si la conclusion de la négociation avait pour résultat le maintien du traité de 1881, la dénonciation du traité et la négociation manqueraient leur but.

D'après M. Ellena, il serait utile de procéder à une étude analytique et pratique des hauts intérêts économiques qui devraient persuader les deux pays à une transaction équitable, L'Italie, pendant tout le cours de la négociation, a fait preuve de son vif désir d'arriver à un accord. La majoration des droits insérés dans l'ancien tarif ne doit pas constituer une pierre d'achoppement, car il est évident que si l'accord venait à manquer, des intérêts bien plus considérables seraient frappés par l'application du tarif général.

MM. les Délégués italiens sont donc persuadés que, si l'on se livrait à ce travail, bien des difficultés seraient écartées. En attendant, ils engagent MM. les Délégués français à bien vouloir représenter au Gouvernement de la République l'opportunité de préciser ses demandes relativement aux articles du tarif sur lesquels on n'est pas encore d'accord.

M. Teisserenc de Bort réplique que la désignation de ces articles est impossible, car les majorations du tarif italien atteignent toutes les branches de la production française.

Son Excellence M. le comte de Moüy remarque que l'Italie devrait présenter des propositions nouvelles, et fixer les articles à l'égard desquels elle peut abaisser les majorations sur les droits du tarif général.

M. Ellena, tout en faisant noter que la ligne de conduite de l'Italie a été clairement tracée dans les déclarations précédentes, n'a aucune difficulté de rapporter à son Gouvernement ces derniers vœux. Son opinion personnelle et celle de ses Collègues est, que, pour aboutir à un résultat, il est nécessaire, de part et d'autre, de faire quelques pas pour se rencontrer. MM. les Délégués français pourraient demander des instructions en ce sens à leur Gouvernement.

M. Teisserenc de Bort déclare que les instructions qu'il a reçues sont assez claires pour le mettre en mesure de connaître la réponse que ferait son Gouvernement. Un traité qui empirerait la situation actuelle ne pourrait être présenté aux pouvoirs publics avec chance de réussite.

Son Excellence M. le comte de Moüy déclare qu'en admettant que quelques modifications de forme et par voie de compensations équivalentes puissent être apportées au traité de 1881, le point capital est que la situation résultant de ce traité ne soit pas aggravée à l'égard de la France. Le Gouvernement italien pourrait présenter des propositions dans ce sens.

M. Branca doit voir une différence entre les déclarations de M. l'Ambassadeur et celles de M. Teisserenc de Bort. Si le Gouvernement italien devait présenter des propositions en vue de sauvegarder quelques intérêts plus considérables et renoncer à des majorations de droits sur les autres articles, probablement la base de l'accord serait un peu moins difficile; mais si la base de l'accord doit être le traitement fixé en 1881, sauf des modifications très restreintes, selon la pensée de M. Teisserenc de Bort, le Gouvernement italien ne pourrait que très difficilement adhérer à la demande française.

Son Excellence M. le comte de Moüy réplique que les déclarations qu'il a faites correspondent parfaitement aux vues énoncées par M. Teisserenc de Bort.

M. Teisserenc de Bort confirme cette assertion de M. l'Ambassadeur. Le nouveau Traité ne doit pas empirer la situation commerciale de la France résultant de l'ancien Traité. A cet effet, il n'est pas nécessaire que toutes les dispositions de ce Traité soient reproduites, pourvu que les modifications qu'on y introduira soient de nature à présenter des compensations réciproques, c'est-à-dire qu'il n'y ait pas d'augmentations de droits sans réductions équivalentes, et que le Traité résultant des négociations assure à la France des avantages au moins égaux à ceux qu'elle trouvait dans le Traité de 1881.

Après l'engagement des Délégués des deux Parties de demander des nouvelles instructions aux Gouvernements respectifs, la séance est levée à trois heures trois quarts.

Signé : ELLENA,  
LUZZATTI,  
BRANCA.

Signé : DE MOUY.  
TEISSERENC DE BORT,  
MARIE.



**Procès-verbal n° 8. — Séance du 2 février 1888.**

PRÉSIDENTE DU M. ELLENA.

Étaient présents :

MM. les Délégués et Secrétaires qui ont pris part aux précédentes réunions, à l'exception de M. Luzzatti, retenu à la Chambre pour les travaux de la Commission du budget.

Son Excellence le Comte de Moüy assistait à la séance.

Le procès-verbal n° 7 est approuvé.

La séance est ouverte à deux heures et demie.

MM. les Délégués d'Italie ont eu l'honneur de rapporter à leur Gouvernement l'échange de vues qui a eu lieu dans la dernière séance. Le Gouvernement les a chargés de demander à leurs Collègues s'il n'était pas possible de mieux préciser la proposition du Gouvernement français. Il s'agirait de connaître si la demande française est de revenir purement et simplement au régime résultant du traité de 1881, ou s'il est possible d'espérer que le Gouvernement français accepte les bases déjà posées de la négociation, c'est-à-dire de partir du nouveau tarif général italien et de concéder des réductions considérables pour toutes les positions qui présentent un intérêt considérable pour le commerce de la France.

MM. les Délégués français remarquent qu'ils ont toujours pris comme point de départ la situation résultant du traité de 1881, et qu'ils ne sauraient s'en éloigner. Leurs instructions sont de négocier sur la base de ce traité, de manière à ne pas aggraver la position du commerce français en Italie, comme ils ont eu l'honneur de l'énoncer dès la première séance.

MM. les Délégués d'Italie, tout en faisant les plus amples réserves relativement aux déclarations de leurs Collègues, constatent que deux propositions sont en présence : d'une part, on demande de maintenir l'ancien traité ; de l'autre, on offre des réductions considérables sur le nouveau tarif général à l'égard de tous les articles qui présentent un intérêt prépondérant pour la France dans son commerce avec l'Italie, comme les soieries, les lainages, etc.

MM. les Délégués français répliquent qu'ils tiennent à ce que l'arrangement soit fait sur les bases du traité de 1881 ; ils ne pourraient accepter une réduction quelconque du nombre des articles inscrits à ce traité, car leur exclusion aggraverait la situation actuelle. Le but du Gouvernement français est de maintenir le régime conventionnel résultant du traité de 1881, sauf à consentir des modifications de nomenclature et de classification des articles, modifications très peu nombreuses et peu importantes concernant le taux des droits, pourvu qu'il y ait des compensations équivalentes, afin que la position ne soit pas empirée pour la France. C'est seulement à ces conditions que l'on peut espérer d'arriver à un accord.

MM. les Délégués italiens doivent constater que, d'après les déclarations de leurs Collègues, la France veut conserver toutes les positions du tarif conventionnel de 1881, et qu'elle n'est disposée à consentir que des modifications dans la classification des articles du tarif et dans le taux, mais très restreintes pour le nombre et pour la mesure des droits, et sous condition de compensations équivalentes.

MM. les Délégués français déclarent que la question vient d'être parfaitement posée par leurs Collègues d'Italie. Ils ajoutent que le Gouvernement français désire connaître les droits que le Gouvernement italien

propose à l'égard de tous les articles compris dans le Tarif B de l'ancien traité.

MM. les Délégués d'Italie notent qu'ils ont déjà fait connaître les vues de leur Gouvernement sur presque toutes les positions du tarif, à l'exception des articles de la douzième catégorie ; car, à l'égard du régime du lin et du chanvre, ils ont offert le traitement résultant de l'option négociée avec l'Autriche-Hongrie, et à l'égard de la catégorie du coton, ils ont offert de réduire tous les droits, sauf à ne pas revenir au régime pur et simple de 1881. Quant aux laines, les différences concernent seulement les tissus et peu d'autres articles, car, pour le reste, l'accord s'est fait.

MM. les Délégués français insistent pour avoir une liste complète des droits proposés par le Gouvernement italien à l'égard de tous les articles inscrits au traité de 1881, afin de pouvoir juger exactement la portée des desiderata définitifs de l'Italie.

MM. les Délégués italiens ne comprennent pas l'intérêt de dresser cette liste, si le Gouvernement français n'est pas disposé à s'écarter du traité de 1881.

MM. les Délégués français font remarquer qu'ils ont quelque peine à comprendre la persistance avec laquelle le Gouvernement italien repousse le tarif de 1881.

En prenant connaissance du traité que l'Italie vient de conclure avec l'Autriche-Hongrie, ils ont pu constater que, pour obtenir de cette dernière puissance une diminution sur le droit d'entrée, en Autriche-Hongrie, des tissus de soie, et l'inscription au tarif conventionnel des droits portés au tarif général austro-hongrois sur les chanvres, l'Italie a renoncé aux nouvelles classifications ainsi qu'aux majorations de droits qu'elle avait introduites dans son nouveau tarif général pour les fils et les tissus de lin et de chanvre (majorations qui pour certaines catégories ne s'élevaient pas à moins de 500 p. 0/0) et elle a accepté le retour pur et simple aux tarifications de 1881.

Si elle a fait une telle concession à une nation chez laquelle elle n'exporte que pour une valeur de 95 millions de ses produits, comment pourrait-elle refuser une satisfaction analogue à la France sur laquelle elle écoule chaque année pour 480 à 500 millions ?

MM. les Délégués d'Italie, tout en faisant les plus amples réserves relativement à la portée des stipulations du traité de commerce avec l'Autriche-Hongrie, qui n'a pas été appréciée exactement par MM. les Délégués français, répliquent qu'en vue des grands intérêts économiques entre la France et l'Italie, l'idée qui a toujours présidé à la négociation a été de faire à la France des concessions bien plus considérables que celles qui ont été faites à l'Autriche-Hongrie. Les relations commerciales entre l'Italie et l'Autriche-Hongrie sont de beaucoup moins étendues que celles qui existent entre l'Italie et la France, quoique l'importance du traité austro-italien ne doive pas être jugée seulement par les résultats de la statistique commerciale. Les intérêts de la pêche et de la navigation dans l'Adriatique et les avantages résultant pour l'Italie du cartel douanier, au point de vue de la défense des intérêts financiers menacés par la contrebande, ont une valeur réelle dont on doit tenir compte. Cependant les concessions faites à l'Autriche-Hongrie sont bien loin d'égalier en importance celles qui sont offertes à la France. Le traité du 7 décembre n'a pas lié les droits, à l'entrée en Italie, concernant les céréales, le bétail et d'autres articles agricoles

qui représentent pour l'Autriche-Hongrie une production et une exportation de premier ordre. Sauf les dispositions concernant les articles confectionnés de laine, toutes les positions de la catégorie de la laine ont été exclues du traité ; quant à la douzième catégorie, produits de la métallurgie, lesquels représentent pour l'Autriche-Hongrie une production considérable et une branche de commerce importante, l'Italie n'a conventionné que deux ou trois articles, qui, d'après le mouvement du commerce, n'ont qu'une valeur bien limitée. Mais pour le papier, dont l'exportation austro-hongroise est assez considérable, l'Italie a obtenu l'introduction de droits nouveaux, ou la majoration des droits existants ; on peut dire la même chose relativement à la porcelaine, à la verrerie, etc. En somme, si l'Italie avait trouvé les mêmes dispositions de la part de la France, le traité aurait déjà été stipulé.

MM. les Délégués français répètent que leurs instructions formelles sont de n'accepter qu'un traité qui soit l'équivalent de celui qui fut signé en 1881, et que le Gouvernement français, ne pouvant exclure du nouveau traité aucune des positions consignées de l'ancien traité, désire connaître sur chacune de ces positions les offres du Gouvernement d'Italie.

M. les Délégués italiens prennent acte de cette déclaration, qu'ils s'engagent à communiquer immédiatement à leur Gouvernement, afin de pouvoir donner une réponse à leurs Collègues le plus tôt possible.

La séance est levée à quatre heures.

Signé : ELLENA,  
BRANCA.

Signé : DE MOUY,  
TEISSERENC DE BORT,  
MARIE.

---



## TROISIÈME PARTIE

---

# LOIS ET DOCUMENTS DIVERS

---

### Rapport présenté à l'Assemblée fédérale par le Conseil fédéral sur sa gestion en 1887.

*Suite (1).*

---

#### Département de Justice et Police.

RAPPORTS AVEC L'ÉTRANGER. *A. Traités et Conventions.* — 1. Le traité d'amitié, d'établissement et de commerce, conclu le 6 novembre 1885 entre la Suisse et la République sud-africaine (Transvaal) a été ratifié par les Chambres fédérales en avril 1887. L'échange des instruments de ratification a eu lieu à Berne le 29 septembre 1887. Conformément à son article XII, premier alinéa, le traité est entré en vigueur 30 jours après l'échange des ratifications, soit le 18 novembre 1887 (F. féd. 1887, I, 391 et suiv. ; Rec. off., nouv. série, X, 248).

2. Un projet de convention d'extradition entre la Suisse et la République argentine avait été élaboré par notre département de police et justice en tenant tout particulièrement compte de la loi argentine de 1883 sur l'extradition (F. féd. 1887, II, 7, chiffre 2). Le gouvernement argentin ayant admis ce projet comme base des négociations, celles-ci ont abouti à une convention, rédigée en français et en espagnol, et qui a été signée à Berne le 22 novembre 1887. Le ministre-résident de la République argentine, M. Alvarez, n'a pas été en mesure, il est vrai, de produire, pour la signature de cette convention, des pouvoirs spéciaux ; mais il s'est tenu autorisé à cet effet en vertu des pouvoirs de sa charge et du fait que son gouvernement avait pris part aux négociations. Il résulte de récentes communications officielles que le gouvernement de la République argentine a, de son côté, approuvé la convention et qu'il la soumettra à la ratification du congrès, qui doit se réunir en mai 1888.

3. D'autre part, le gouvernement de la République argentine ne s'est pas encore prononcé définitivement sur le projet de traité d'amitié, d'établissement et de commerce entre la Suisse et la République argentine que nous lui avons soumis.

(1) V. *Archives*, 1888, II, p. 319-339.

4. Les négociations relatives à la conclusion d'un traité d'extradition entre la Suisse et le royaume de Serbie, négociations dont parle notre rapport de gestion pour 1886, ont été couronnées de succès par les soins de notre ministre, M. Aepli. Un traité sur la matière a été signé à Vienne le 28 novembre 1887 et, après vous avoir été soumis par notre message du 22 décembre 1887 (F. féd. 1887, IV, 811, 815 et 825), il a obtenu la ratification de l'assemblée fédérale en mars 1888. Dès lors la ratification serbe est aussi intervenue ; le traité va donc pouvoir être mis incessamment en vigueur.

5. La conclusion d'un traité d'établissement avec le royaume de Serbie n'est pas une question nouvelle ; on s'en est, au contraire, déjà occupé bien des fois ; les recherches les plus récentes ont fait voir que les raisons qui avaient pu donner lieu jadis, en Serbie, à diverses appréhensions au sujet du traitement de tous les citoyens sur un pied d'égalité s'étaient évanouies dans l'intervalle. Nous n'avons pas hésité, dès lors, à lier un traité d'établissement avec le gouvernement du royaume de Serbie. Les négociations ont eu lieu par l'intermédiaire des légations respectives à Vienne. Elles ont abouti, en février 1883, à la signature d'un traité qui a déjà obtenu la ratification de la skuptschina serbe et qui sera soumis à celle des Chambres fédérales lors de leur prochaine session.

6. Entamées par les représentants des deux pays à Vienne, les négociations relatives à la conclusion d'un traité d'extradition entre la Suisse et la Roumanie n'ont pas tardé à devoir être provisoirement suspendues, par suite du décès de l'envoyé roumain, M. Maurojény.

7. La conclusion du nouveau traité d'établissement entre la Suisse et la Belgique dont parle notre rapport de gestion pour 1886 a fait de notre part l'objet d'un message à l'assemblée fédérale du 10 juin 1887 (F. féd. 1887, II, 903). Le traité a encore obtenu la ratification de l'assemblée fédérale le même mois et celle aussi de la Belgique en mars 1888 ; l'échange des instruments de ratification pourra avoir lieu prochainement.

8. Nous pouvons dire, en ce qui concerne les négociations relatives à la conclusion d'un nouveau traité d'extradition entre la Suisse et les Etats-Unis d'Amérique, que le secrétaire d'Etat des Etats-Unis, M. Bayard, a pris en considération notre projet et transmis à notre plénipotentiaire ses contre-propositions, que notre département de police et justice étudie actuellement.

9. Les négociations pour conclure avec la République sud-américaine de l'Equateur un traité d'amitié, d'établissement et de commerce, combiné d'une disposition relative à l'extradition réciproque des malfaiteurs, ont de nouveau subi une interruption. Le plénipotentiaire de cette république, M. Flores, ayant quitté les Etats-Unis d'Amérique pour se rendre à Paris, où il est accrédité en ce moment-ci auprès de la République française en qualité de représentant de l'Equateur. M. Flores a proposé de reprendre à Paris les négociations. Nous avons remis à M. le ministre Lardy le soin de suivre cette affaire. Les négociations n'ont pu aboutir jusqu'à présent, à cause de la diversité des législations des deux pays, qui offrait de nombreuses difficultés.

10. Les pourparlers engagés avec l'empire du Brésil et la république sud-américaine de l'Uruguay pour lier des conventions d'extradition n'ont donné encore aucun résultat, malgré nos démarches maintes fois renouvelées.

11. Les négociations de 1886 entre la Suisse et l'Autriche-Hongrie, au sujet du rapatriement des individus ayant perdu leur droit de cité primitif

(F. féd. 1887, II, 41, chiffre 10), ont abouti à une « déclaration » qui a été échangée par voie de correspondance à la fin du mois d'octobre 1887. Nous en avons informé les gouvernements cantonaux par circulaire du 31 octobre 1887 (F. féd. 1887, IV, 138). Le texte de la « déclaration » se lit dans le recueil officiel des lois (nouv. série, X. 266/).

12. La revision du traité d'extradition en vigueur entre la Suisse et l'Autriche-Hongrie était prévue depuis longtemps déjà. Conclu en 1853, ce traité ne répond plus, en effet, aux exigences de notre époque. Dans le courant de 1887, la légation d'Autriche-Hongrie s'est trouvée en mesure de nous soumettre, de la part de son gouvernement, un projet de nouveau traité d'extradition. Après en avoir réglé préalablement quelques questions de principe, nous avons donné à M. le conseiller fédéral Ruchonnet le pouvoir de négocier avec le plénipotentiaire austro-hongrois.

13. Le Conseil fédéral de l'empire allemand a promulgué le 1<sup>er</sup> décembre 1887 des dispositions sur le transport des cadavres par chemin de fer. Ces dispositions, qui sont obligatoires pour tout l'empire, entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 1888. Les gouvernements de la Bavière et du Wurtemberg ont dès lors cru devoir résilier pour cette époque les arrangements conclus en 1884 avec la Suisse sur la reconnaissance réciproque des laissez-passer pour les cadavres. Il est à prévoir que cette matière ne tardera pas à être réglée avec l'empire allemand au moyen d'une convention.

*B. Cas spéciaux de nature internationale.* — 14. Un Français, Pierre de Bosmelet, qu'un jugement rendu en France avait déclaré séparé de corps d'avec sa femme, se fit naturaliser en 1876 dans le canton de Zurich, avec l'autorisation du gouvernement français. Peu de temps après, il obtint du tribunal du district de Winterthur le divorce contre sa femme qui résidait en France, puis il contracta à Riesbach, en 1879, un nouveau mariage avec une Anglaise.

Dans la suite, divers parents collatéraux de Bosmelet contestèrent devant les tribunaux français la validité de ce second mariage et, par voie de conséquence, la légitimité des enfants qui en étaient issus, se fondant sur ce que la naturalisation de Bosmelet était frauduleuse, en ce sens qu'elle avait eu pour but unique d'obtenir le divorce en Suisse. Ils concluaient en conséquence à ce que cette naturalisation, le divorce et le second mariage de Bosmelet fussent déclarés nuls. Le tribunal de Dieppe repoussa ces conclusions et la cour d'appel de Rouen confirma le jugement de première instance le 6 avril 1887. Les considérants de ce jugement sont en substance les suivants :

1<sup>o</sup> La naturalisation de Bosmelet, obtenue par lui du gouvernement zurichois, est un acte de souveraineté territoriale accompli par une puissance étrangère ; il n'appartient à personne en France d'en critiquer la régularité ou la validité.

2<sup>o</sup> D'autre part, les appelants ne sont pas non plus recevables à critiquer, au point de vue de la compétence du tribunal de Winterthur, le jugement de divorce auquel ils n'ont pas été parties. Ce jugement est au contraire devenu définitif vis-à-vis d'eux et, du moment qu'ils ont produit les pièces prescrites par l'article 16 (1<sup>o</sup> et 2<sup>o</sup>) de la convention passée entre la Suisse et la France le 15 juin 1869, les intimés (Bosmelet et sa seconde femme) sont recevables à l'invoquer à l'appui de leurs prétentions.

L'autorité judiciaire française n'aurait d'ailleurs jamais qualité pour contrôler ou reviser le jugement en question. Il s'agit, en effet, d'un jugement qui modifie l'état et la capacité d'un sujet étranger et qui, le statut personnel des étrangers les suivant en France, a et doit avoir, abstraction faite de son



exécution forcée et de son application au détriment des tierces personnes, le même effet en France que dans le pays où il a été rendu.

3° Enfin, le second mariage a été contracté de bonne foi au moins de la part de la femme et doit incontestablement, par application des articles 204 et 202 du code civil, produire tous ses effets en faveur de celle-ci et des enfants qui en sont issus, alors même que la bonne foi de Bosmelet aux circonstances de la cause ne saurait être admise:

Les tribunaux français en avaient décidé autrement dans le cas dont parle notre rapport de gestion pour 1879 (F. féd. 1877, II, 76/).

15. Un Français, l'abbé Boué, réclamait à la succession d'un Suisse décédé en France, l'abbé Faivre, des sommes qui étaient déposées sous le nom de ce dernier dans un établissement financier de Paris et sur lesquelles il avait pratiqué, comme lui appartenant, une saisie-arrest. Tous domiciliés en Suisse à l'exception d'une religieuse fixée à Paris, les héritiers Faivre, vis-à-vis desquels l'abbé Boué revendiquait ses droits et poursuivait aussi la validité de la saisie-arrest devant les tribunaux parisiens, contestèrent la compétence de ces tribunaux pour statuer sur le fond, alléguant la convention franco-suisse du 15 juin 1869 sur les rapports de législation civile (Rec. off. IX, 880).

Le tribunal civil de la Seine (5<sup>e</sup> chambre) se déclara effectivement incompétent pour connaître de la demande au fond et renvoya l'abbé Boué à se pourvoir devant les tribunaux suisses, attendu que tous les défendeurs étaient de nationalité suisse, que les contestations s'élevaient entre Français et Suisses relèvent, à teneur de la convention diplomatique de 1869, des juges naturels du défendeur et que, bien qu'un des six héritiers Faivre résidât à Paris, l'article 59, paragraphe 2, du code de procédure civile français, — qui dit que, s'il y a plusieurs défendeurs, le demandeur peut intenter l'action à son choix devant le tribunal de l'un d'eux — était sans application au cas particulier.

Par contre, le tribunal s'est déclaré compétent pour statuer sur la régularité de la saisie-arrest faite comme acte conservatoire, attendu que cette compétence qui, sans compromettre le fond du droit, a pour résultat d'empêcher que des deniers se trouvant en France ne soient détournés au préjudice des ayants-droits, avait été affirmée par la jurisprudence et la doctrine. Le tribunal a néanmoins sursis à statuer sur ce chef et astreint l'abbé Boué à justifier, dans le délai de six mois, du résultat de ses poursuites en Suisse, faute de quoi, il serait passé outre.

16. Les autorités françaises ayant soumis aux droits de succession, pour la partie de leurs biens qui se trouvent situés en France, les successions mobilières des Suisses décédés en Suisse, des réclamations ont été formulées sur la convention franco-suisse de 1869. Comme le fisc des cantons dans lesquels ces successions étaient ouvertes avait déjà réclamé le même droit sur la totalité de la fortune mobilière laissée par le défunt, il en résultait une imposition à double.

De même que précédemment dans les cas analogues, nous avons dû refuser notre intervention. La question se trouvait, en effet, réglée par toute une série de précédents. Elle l'est dans ce sens que le fisc français et le fisc du canton d'origine ou du domicile sont l'un et l'autre autorisés à prélever le droit de succession sur tous les biens meubles du défunt. Une réclamation auprès du gouvernement français n'eût eu dès lors aucune chance de succès.

On ne saurait appliquer ici par analogie les principes posés dans la convention de 1869. La question de l'imposition des successions rentre en effet incontestablement dans le domaine du droit public. La convention dont il s'agit n'est au contraire destinée à régler que des rapports de droit civil. Pour plus ample informé, voir Ullmer, droit public suisse, n° 1242 ; rapport de gestion pour 1873, page 357, chiffre 20 ; F. féd. 1875, II, 586, chiffre 9 ; 1883, II, 938, chiffre 14 ; 1887, II, 15, chiffre 20, et 17, chiffre 22.

17. Nous ne voulons pas omettre de mentionner à cette place le fait, étrange à nos yeux, que le fisc belge, invoquant une loi du 27 décembre 1817, soumet au droit de succession même les immeubles sis à l'étranger, lorsque le défunt habitait le royaume à l'époque de son décès. Une réclamation faite par nous en faveur d'un Bernois, auquel un parent de nationalité suisse décédé en Belgique avait légué un petit immeuble situé dans le canton de Berne, est demeurée infructueuse, bien qu'un droit de succession eût déjà été perçu au for de la situation de la chose (cas Maurice Keller).

18. Sur le vu des procès-verbaux dressés par des gardes-pêche français à la résidence des bords du Doubs, procès-verbaux qui nous avaient été transmis par l'ambassade de France, nous avons fait poursuivre dans deux cas (voir, à titre de précédents, F. féd. 1883, II, 433 ; 1886. I, 776 ; 1886, II, 14), conformément à l'article 14 de la loi fédérale sur la pêche (Rec. off., nouv. série II, 74), des contraventions aux prescriptions de la convention arrêtée entre la Suisse et la France des dispositions uniformes sur la pêche dans les eaux frontières (Rec. off., nouv. série, VI, 543).

Dans un de ces cas, le tribunal de police du district des Franches-Montagnes a condamné Justin Cabot et Séraphin Gaufrond, tous deux domiciliés à Goumois dans le canton de Berne, à fr. 10 d'amende chacun, pour délit de pêche ; dans l'autre cas, le tribunal de police de la Chaux-de-Fonds a acquitté l'inculpé, attendu qu'il avait pêché avec l'autorisation de l'autorité cantonale et dans l'intérêt de la pisciculture (article 25 de la convention précitée).

19. On a, d'un autre côté, exercé en France, sur notre demande, des poursuites contre deux habitants de Veigy-Foncenex (Haute-Savoie) qui avaient chassé sur territoire genevois avec des chiens courants en temps prohibé. Ils ont été condamnés par le tribunal de Thonon, pour délit de chasse, à fr. 30 d'amende chacun, en application de l'article 3 de la convention conclue entre la Suisse et la France pour la répression des délits de chasse commis dans les forêts limitrophes (Rec. off., nouv. série, VIII, 179).

20. D'après une réclamation formulée auprès de nous par la légation d'Italie en novembre 1883, les employés italiens des chemins de fer et des douanes à la station internationale de Chiasso étaient tenus, en opposition aux dispositions des conventions en vigueur, de payer un émolument de séjour et en outre les uns même des contributions locales.

Cette réclamation a donné lieu à de longues explications diplomatiques sur la disposition faite par les traités aux employés des deux stations internationales de Chiasso et de Luino.

En ce qui concerne tout d'abord les conditions de séjour ou d'établissement de ces employés, une seule règle est posée. C'est celle de l'article 3 de la convention passée le 16 février 1881 entre la Suisse et l'Italie au sujet du service de police dans les stations internationales du chemin de fer du Gothard à Chiasso et à Luino (Rec. off., nouv. série, V, 522). D'après cet article, tous les fonctionnaires, employés et ouvriers, sont soumis aux lois et règlements du pays dans lequel ils se trouvent. Il est vrai cependant qu'on paraît, pendant quelque temps, avoir eu l'idée dans le canton du Tessin que les employés italiens à la gare de Chiasso pouvaient être soumis, aussi en ce qui concernait la police des étrangers, aux lois et règlements de ce canton, de la même manière que les employés du chemin de fer du Gothard et ceux des péages et des postes suisses (F. féd., 1883, II, 949, chiffre 5) et qu'en conséquence ils devaient, comme tout autre étranger, déposer leurs papiers de légitimation et demander, contre paiement de l'émolument d'usage, un permis de séjour. A cela, le gouvernement italien objectait que la création d'une gare internationale, où des employés et des

agents d'un Etat étranger doivent nécessairement remplir leurs fonctions, impliquait, en faveur de cette catégorie de personnes, l'autorisation de séjourner librement dans l'endroit où doit avoir lieu l'accomplissement de leurs fonctions, de sorte que les employés en question n'avaient ni besoin de demander un permis de séjour à Chiasso, ni par conséquent de payer de ce chef un émolument. Comme la stipulation précitée de l'article 3 de la convention de 1881 ne soumet évidemment le personnel des stations internationales à la législation du pays dans lequel il se trouve qu'en matière civile et en matière pénale, nous n'avons fait aucune difficulté de nous rallier à la manière de voir du gouvernement italien, à la condition toutefois que les fonctionnaires suisses fussent traités sur le même pied à Luino et sous la réserve expresse que tous les employés seraient tenus de justifier de leur identité et de leur emploi.

La question des impôts réclamés à ces employés formait en même temps l'objet des négociations. C'est l'article 15, paragraphe 2, de la convention du 23 décembre 1873, concernant le raccordement du chemin de fer du Saint-Gothard avec les chemins de fer italiens près de Chiasso et de Pino (Rec. off., XI. 467), qui paraît avant tout faire règle sur ce point. Il statue que les employés italiens attachés à la gare de Chiasso et réciproquement les employés suisses attachés à celle de Luino sont exemptés de toute contribution directe et personnelle. En présence de cette stipulation claire et nette, les autorités tessinoises ont renoncé d'emblée à imposer en faveur de l'état les ouvriers italiens à Chiasso. La municipalité de Chiasso les a par contre soumis aux impôts communaux (fr. 11 environ), disant à l'appui de sa manière d'agir que ces employés jouissent de tous les avantages communaux au même taux que les contribuables suisses et que les dépenses scolaires de la commune se sont accrues dans une proportion tout à fait extraordinaire par le fait surtout de l'augmentation du personnel italien de la gare, tandis que les charges de la commune de Luino ne se trouvent pas augmentées sous ce rapport par le fait des employés suisses, les Suisses domiciliés à Luino ayant une école à eux, entretenue à leurs frais. Se plaçant au point de vue de l'équité, le Conseil d'Etat du Tessin crut devoir lui aussi, vu les circonstances particulières du cas, plaider en faveur de cet impôt.

Invoquant au contraire le principe de la réciprocité, le gouvernement italien persista à réclamer, pour les fonctionnaires et agents italiens de Chiasso, la pleine et entière exemption de toute espèce de contribution, telle que la stipule la convention. Il démontra que les employés suisses de Luino étaient aussi exemptés de tout impôt local et qu'ils étaient toujours libres d'envoyer leurs enfants aux écoles publiques de la commune plutôt qu'à une école privée. La question étant ainsi posée, nous avons dû inviter le conseil d'état du Tessin à donner pour direction à la municipalité de Chiasso de faire respecter dorénavant, d'une manière absolue, l'article 15 de la convention diplomatique de 1873. Nous avons dès lors reçu l'avis que cette municipalité s'était conformée à cet ordre.

21. L'assistance réciproque et gratuite des malades indigents en général est stipulée par l'article 10 du traité d'établissement avec l'Empire allemand de 1876 (Rec. off., nouv. série, II. 501), par l'article 7 du traité analogue conclu en 1875 avec l'Autriche-Hongrie (Rec. off., nouv. série, II. 118), et par la « déclaration » avec l'Italie du 6/15 octobre 1875 (Rec. off., nouv. série, I. 680), tandis qu'avec la France elle l'est seulement à l'égard des aliénés et des enfants abandonnés (convention du 27 septembre 1882, Rec. off., nouv. série, VII. 176). Il n'est toutefois pas moins vrai que, dans la pratique, les usages établis depuis de nombreuses années entre la Suisse et la France en consacrent aussi le principe vis-à-vis des malades indigents en général.

La question semble d'ailleurs avoir été réglée indirectement par le traité d'établissement conclu avec la France en 1882 (Rec. off., nouv. série, VI. 362), les ressortissants de chacun des deux états devant, aux termes des articles



1 et 3 de ce traité, jouir dans l'autre pays des droits et avantages assurés aux propres ressortissants de ce pays. Le gouvernement français nous a aussi, en effet, donné itérativement, ces derniers temps, l'assurance que les dispositions de sa législation sur la matière, dispositions qu'inspirent les principes d'humanité les plus élevés, sont applicables aux Suisses de la même manière qu'aux Français.

22. A teneur de la convention italo-suisse de 1884, relative au service de police dans les stations internationales du chemin de fer du Gothard, et de la « déclaration », y faisant suite, de janvier 1885 (Rec. off., nouv. série, V. 522 et VII. 63), les Italiens expulsés de Suisse doivent être remis, comme on sait, à la police italienne de la frontière sans négociations préalables, sur la simple production du décret d'expulsion et de l'ordre de transport dont le formulaire est donné par la « déclaration » précitée. C'est par erreur que quelques autorités cantonales ont cru pouvoir étendre cette procédure sommaire aux malades de nationalité italienne qui sont en état d'être transportés. Le rapatriement des personnes de cette catégorie, des aliénés notamment, ne peut avoir lieu avant que le gouvernement du pays d'origine ait consenti à les recevoir, c'est-à-dire pris les mesures nécessaires pour assurer la réception des intéressés et leur admission dans un hôpital.

Plus humanitaire évidemment, ce dernier mode de procéder n'est au reste, semble-t-il, qu'une conséquence logique de la « déclaration » déjà souvent mentionnée, échangée entre la Suisse et l'Italie en octobre 1875 (Rec. off., nouv. série I, 680) ; il est d'ailleurs mis en pratique par les autorités italiennes à l'égard de la Suisse dans les cas analogues (voir note de la légation d'Italie du 24 mai 1886, concernant le nommé Nicolas Bagnino).

23. L'assistance réciproque et gratuite des ressortissants indigents, telle qu'elle est convenue avec plusieurs états, est « gratuite » en ce sens que la bonification des frais ne peut être réclamée des caisses de l'état, des communes ou autres caisses publiques de l'état dont la personne secourue est ressortissante. Mais si cette personne ou d'autres tiers obligés sont en état de rembourser les frais, le gouvernement du pays d'origine est tenu de prêter son appui pour ce recouvrement. Il faut dans ce cas que les frais dont la bonification est réclamée aient été occasionnés directement soit par l'assistance et l'entretien, soit par l'inhumation de la personne secourue.

Mentionnons ici le cas suivant : En novembre 1887, l'autorité du cercle d'Oberhalbstein (Grisons) a été informée, par dépêche télégraphique, qu'on avait trouvé près des ruines de l'hospice du Septimer un cadavre du sexe masculin. Ce télégramme n'indiquait pas clairement s'il s'agissait d'une mort naturelle ou d'un crime. Pour s'en assurer, l'autorité du cercle fit opérer une descente sur les lieux. Elle put ainsi établir que le défunt était un ouvrier italien et que la mort avait été naturelle. Mais il en était résulté pour elle des frais s'élevant à 150 francs. Le gouvernement des Grisons voulut en réclamer le remboursement soit à la succession du défunt, soit aux parents tenus vis-à-vis de celui-ci à la dette alimentaire et en état de les payer. Nous avons refusé d'intervenir à cet effet auprès du gouvernement italien. Ces frais ne résultaient pas, en effet, de circonstances auxquelles on eût pu faire application des dispositions de la « déclaration » italo-suisse du 6/15 octobre 1875 ; les autorités grisonnes s'étaient simplement trouvées dans le cas de devoir constater s'il y avait eu crime ou non, c'est-à-dire d'exercer, ainsi qu'elles en avaient mission, la justice ou la police criminelles. Il était dès lors évident que les frais devaient être supportés exclusivement par le canton des Grisons.

24. La fille Tschannun, de Gaschurn (Vorarlberg), tombée gravement malade à Mollis dans le canton de Glaris où elle vivait avec sa mère dans

les conditions les plus précaires, a dû être admise à l'hôpital cantonal à Glaris. Tout en garantissant provisoirement le remboursement des frais d'hôpital, la chambre de charité de Mollis a demandé que la commune d'origine de cette fille fût astreinte, par tel moyen qu'il appartiendrait, à payer ces frais. Le gouvernement de Glaris a appuyé cette demande et fait observer notamment que, en matière d'assistance publique, le principe du lieu d'origine était mis en pratique dans le canton de Glaris de la manière la plus large, que les chambres de charité glaronnaises accordaient souvent, et cela malgré le principe de la territorialité consacré par la législation fédérale et les traités internationaux, des secours à des ressortissants domiciliés hors du canton et même hors de Suisse.

Nous avons néanmoins cru devoir refuser d'intervenir, ainsi qu'on nous le demandait, attendu que, d'après les principes reçus partout et mis aussi en pratique depuis longtemps déjà entre la Suisse et l'Autriche-Hongrie, le soin d'entretenir et de secourir des ressortissants pauvres ou malades de l'autre état incombe aux autorités du lieu de leur domicile, ainsi que le dit d'ailleurs expressément l'article 7 du traité d'établissement conclu entre la Suisse et l'Autriche-Hongrie le 7 décembre 1875 (Rec. off., nouv. série, II. 118; voir aussi notre message sur un arrangement semblable avec la France, de 1882, F. féd. 1882, IV. 588). Les autorités du lieu de domicile des personnes qu'elles sont ainsi appelées à secourir ont, il est vrai, le droit de renvoyer ces dernières dans leur pays d'origine; mais il ne faut avoir recours à cette mesure extrême que lorsque l'assistance a été de longue durée et paraît s'être transformée en un besoin permanent. Régles de la sorte, ces rapports ne se trouvent en rien modifiés par le fait qu'on s'en tient dans le canton de Glaris au principe du lieu d'origine.

25. Revenant du Tonkin, où leur état de santé les avait fait libérer par anticipation du service militaire dans la légion étrangère française, plusieurs ressortissants suisses, dépourvus de moyens d'existence, se sont présentés au consulat suisse de Marseille, demandant aide et assistance pour regagner leurs foyers.

Conformément aux instructions données antérieurement dans les cas semblables (voir par exemple F. Féd. 1884, II. 675, chiffre 23; 1887, II. 23, chiffre 30), nous avons invité notre consulat à s'abstenir de toute assistance en faveur de ces individus et à laisser à l'autorité française le soin de pourvoir à leur rapatriement jusqu'à la frontière suisse. Cette obligation incombe en effet à la France en raison non seulement de l'engagement pris par elle à l'égard desdits légionnaires, mais encore et d'une manière toute spéciale du principe déjà souvent discuté, généralement admis et d'après lequel chaque état est tenu de secourir les étrangers indigents à l'égal de ses propres ressortissants, principe que la législation française consacre d'ailleurs elle aussi.

26. Nous avons répondu de la manière suivante à une demande tendant à connaître les formalités auxquelles les Allemands domiciliés en Suisse seraient actuellement tenus de se conformer pour obtenir dans leur pays la reconnaissance des jugements de divorce rendus en Suisse.

On a cherché jadis, ainsi que le dit notre rapport de gestion pour 1882 (F. féd. 1883, II. 930 et suivantes), à en arriver entre la Suisse et l'Allemagne à une convention sur la reconnaissance mutuelle des jugements rendus par les tribunaux en matière de divorce; les efforts faits dans ce but n'ont pas abouti. A notre avis les Allemands demeurant en Suisse n'ont actuellement d'autre issue, s'ils veulent se divorcer, que de retourner fixer domicile dans leur pays pendant le temps nécessaire au procès. En effet, l'article 568 du code allemand de procédure civile leur ferme la possibilité d'aller chercher leur juge dans leur pays sans y avoir établi au préalable leur domicile, les

tribunaux allemands ne pouvant, — sauf le cas où le mari a abandonné sa femme et pris domicile à l'étranger, — prononcer le divorce qu'entre époux domiciliés dans l'étendue de leur juridiction. D'un autre côté, les tribunaux suisses ne peuvent pas non plus les divorcer, parce que l'autorité allemande n'est pas en mesure de donner la déclaration qu'exige l'article 56 de la loi suisse du 24 décembre 1874 sur l'état civil et le mariage, à savoir que le jugement serait reconnu en Allemagne.

27. Si un tribunal étranger vient à prononcer le divorce d'époux suisses, la Suisse ne peut pas non plus reconnaître la validité du jugement, parce que la loi fédérale sur l'état civil et le mariage, et notamment son article 43, soumet à cette loi les Suisses même lorsqu'ils sont à l'étranger. Les époux suisses ont toujours un for pour leurs actions en divorce, soit au domicile du mari ou, à défaut d'un domicile en Suisse, au lieu d'origine (bourgeoisie) ou au dernier domicile du mari en Suisse.

28. C'est en nous fondant sur cette stipulation de l'article 43 de la loi fédérale sur l'état civil et le mariage que nous avons fait connaître aux autorités neuchâteloises, en réponse à la question de savoir si un jugement par lequel le tribunal d'Elgin dans l'Illinois (Etats-Unis d'Amérique), avait prononcé en 1887 le divorce entre les époux Max et Adèle Wullemin, du Locle, pouvait être considéré dans le canton de Neuchâtel comme valable, que ce jugement devait au contraire être tenu pour nul et non exécutoire en Suisse. L'article 43 de la loi fédérale précitée, ni aucun des autres articles de cette loi ne parle de la compétence d'un for étranger pour les causes matrimoniales des ressortissants suisses entre eux; il faut nécessairement en conclure que le for suisse est seul compétent et qu'aucun tribunal étranger ne peut valablement se saisir d'actions en divorce entre ressortissants suisses.

29. Fanny Geisser, née Zeiler, veuve de Robert Geisser, médecin, de Morschweil, dans le canton de Saint-Gall, mort à Plewna, en Bulgarie, en 1883, est elle-même décédée à Munich en janvier 1884. Avant son mariage, elle était originaire de Munich, où elle avait mis au monde, en 1866, un fils naturel. De son mariage avec Geisser était issue, en 1868, une fille née également en Bavière. Geisser obtint dans la commune de Morschweil l'incorporation du fils illégitime de sa femme. Peu de temps après, il abandonna sa famille. Les autorités saint-galloises placèrent alors les deux enfants sous tutelle. Le fils habitait régulièrement en Suisse et la fille alternativement dans un pensionnat ou chez des parents à Munich, où elle avait été mise sous tutelle. Une fois la mère décédée, les autorités saint-galloises réclamèrent la tutelle à elles seules et la remise des biens de la mère, afin de pouvoir en opérer le partage conformément aux lois saint-galloises sur la matière. Le tuteur de la fille était d'accord avec le tuteur suisse et en fit la déclaration devant le tribunal de Munich. Ce tribunal refusa cependant d'y faire droit. Et voici ses motifs.

La question de la mise sous tutelle des étrangers, par les tribunaux du lieu de leur domicile, est, il est vrai, sujette à controverse; mais, en l'espèce, elle paraît être tranchée d'une manière non équivoque. Les lois bavaoises, de même aussi que celles du canton de Saint-Gall, reconnaissent en effet au tribunal ou à la commune du domicile la compétence de nommer un tuteur et d'administrer les biens de la succession. Or, Camilla Geisser était sans contredit domiciliée à Munich lors de sa mise sous tutelle. Le tribunal de Munich était donc compétent. D'habitude, la tutelle est gérée du commencement à la fin par l'autorité qui y a valablement pourvu. Aucun motif d'opportunité ne commande ici d'en opérer la transmission à une autre autorité.

La remise de la succession doit aussi être refusée, par le motif qu'il n'existe pas, entre la Suisse et la Bavière, de traité sur la liquidation des successions



des ressortissants réciproques et que les principes généralement admis en droit sont donc applicables, principes en vertu desquels c'est le dernier domicile du défunt qui autorise à opérer la liquidation. La veuve Geisser a eu, à n'en pas douter, son dernier domicile à Munich ; il s'ensuit que le tribunal de cette ville était compétent pour liquider la succession.

Nous n'avons pu faire droit à la demande d'appuyer, par la voie diplomatique, les revendications des autorités saint-galloises, parce que, d'accord avec les principes admis par le tribunal de Munich, le canton de Saint-Gall rend hommage, lui aussi, dans les questions de tutelle et de succession, au principe de la territorialité.

C'est ici le lieu de rappeler un cas analogue, celui de la succession d'un Glaronnais décédé à Stuttgart, qui a été liquidé, par les autorités wurtembergeoises, dans le même sens (F. féd. 1868, II. 424).

30. Isaac Wohlgenannt, originaire de Hohenems (Vorarlberg), domicilié à Saint-Gall, s'est fait naturaliser en 1884, à Opfershofen, dans le canton de Schaffouse, après avoir obtenu de la capitainerie impériale et royale de Feldkirch un acte de manumission. Malgré cela, l'autorité d'Autriche-Hongrie prit, en date du 1<sup>er</sup> février 1886, un arrêté portant que, vu la loi du 27 juin 1871, Wohlgenannt devait être considéré comme ayant émigré sans autorisation et, au cas où il rentrerait en Autriche, être reconduit à la frontière.

Les démarches faites diplomatiquement en faveur de Wohlgenannt n'eurent pas le résultat désiré ; le gouvernement impérial et royal a, au contraire, maintenu son arrêté, l'examen des circonstances de fait ayant démontré que Wohlgenannt avait changé de nationalité uniquement pour se soustraire au service militaire en Autriche. Les cas de ce genre n'étant pas rares, le gouvernement impérial et royal a posé, en 1885, pour règle que les individus qui émigrent dans cette intention et acquièrent une nationalité étrangère, tombent sous le coup, s'ils viennent à rentrer en Autriche, de la loi de 1871.

L'expulsion de Wohlgenannt n'impliquerait d'ailleurs pas une violation de l'article premier du traité d'établissement austro-suisse du 7 décembre 1875, cet article ne pouvant être interprété en ce sens que les parties contractantes auraient renoncé au droit que la souveraineté en matière de police leur donne d'expulser, dans certains cas, les individus dont la présence dans le pays compromet l'ordre public.

31. Notre département de justice et police a été appelé, en 1887, à coopérer, dans 108 cas (82 en 1886), à la transmission de commissions rogatoires adressées par des autorités étrangères aux tribunaux suisses et *vice versa* ; ces mandats judiciaires se rapportaient à des affaires pénales dans 61 cas et civiles dans 47 autres.

51 de ces commissions rogatoires étaient d'origine suisse (26 en 1886) et 57 d'origine étrangère (56 en 1886) ; la Suisse en a adressé 28 à la France, 6 à la Grande-Bretagne, 4 à l'Italie, 3 aux Etats-Unis d'Amérique, 2 à la Belgique, 2 à la Russie, 2 à l'Espagne, 1 à l'Allemagne, 1 au Luxembourg, 1 à la principauté de Monaco et 1 aux Pays-Bas, tandis que l'étranger nous en a transmis, pour exécution en Suisse, savoir : la France 36, l'Espagne 13, l'Italie 2, l'Autriche 2, la Russie 2, la Bulgarie 1 et l'Allemagne 1. Quatre d'entre ces dernières n'étaient pas encore liquidées à la fin de l'année.

En ce qui concerne les commissions rogatoires à destination de l'Italie, nous rappelons qu'on peut se passer de l'intermédiaire diplomatique ; elles peuvent être adressées aux cours d'appel italiennes directement par les tribunaux supérieurs des cantons (F. féd. 1887, II. 20).

Les commissions rogatoires pour la Grande-Bretagne sont transmises au consulat général suisse à Londres qui pourvoit directement à leur exécution.

32. Notre consulat général à Saint-Petersbourg avait fait traduire de son chef, en langue russe, une commission rogatoire adressée de Genève aux tribunaux russes dans une affaire pénale (cas Grouchetzky) et en français les pièces russes qui en constataient l'exécution ; il avait ensuite porté les frais de traduction au compte de la caisse fédérale. Nous avons cru devoir lui faire observer que, lorsqu'il s'agissait d'une commission rogatoire en matière pénale, on appliquait les articles 13 et 17 de la convention d'extradition conclue entre la Suisse et la Russie le 17/5 novembre 1873, articles aux termes desquels il n'est pas nécessaire de joindre une traduction aux pièces françaises qui sont transmises au gouvernement russe, tandis que les documents russes doivent être accompagnés d'une traduction française, à moins qu'ils ne soient rédigés en langue allemande.

33. Les déclarations d'option en faveur de la nationalité suisse, conformément à la convention conclue le 23 juillet 1879, entre la Suisse et la France, pour régler la nationalité et le service militaire des enfants de Français naturalisés suisses (Rec. off., nouv. série, V. 163), et les avis d'intention d'option qui les précèdent (F. féd. 1882, II. 226), accusent, pour l'année 1887, un chiffre de 91 déclarations (89 en 1886, 79 en 1885) et de 77 avis (63 en 1886, 60 en 1885). Notre département de justice et police a dû rappeler encore assez souvent que ces déclarations et avis devaient être conformes aux directions données dans notre rapport de gestion pour 1885 (F. féd. 1886, I. 785 et 786). Du 6 juillet 1880 — date de l'entrée en vigueur de la convention précitée — au 31 décembre 1887 — époque à laquelle les affaires d'option ont passé au département fédéral des affaires étrangères, conformément à notre arrêté du 8 juillet 1887 sur la nouvelle organisation des départements (F. féd. 1887, III. 99) — il a été fait 781 déclarations d'option pour la nationalité suisse, dont 206 en 1880, 135 en 1881, 48 en 1882, 56 en 1883, 77 en 1884, 79 en 1885, 89 en 1886 et 91 en 1887. Ces déclarations d'option se répartissent par cantons comme suit : Genève 453, Neuchâtel 88, Bâle-ville 73, Berne 57, Vaud 44, Zurich 14, Soleure 11, Bâle-campagne 9, Fribourg 8, Valais 7, Argovie 7, Lucerne 5, Schaffhouse 4, Glaris 1. — Dans le même laps de temps, soit du 6 juillet 1880 au 31 décembre 1887, il a été fait 4 déclarations d'option en faveur de la nationalité française, 1 en 1882 et 3 en 1884.

34. Des passeports ont été délivrés par des autorités suisses à des sujets russes pour retourner dans leur pays. Ce fait engagea la légation impériale de Russie à faire observer que les autorités russes regardaient ces papiers comme nuls et non avenues.

Le sujet russe ne peut résider à l'étranger qu'en vertu d'un passeport national dont il a dû se prémunir avant son départ de Russie et qui est valable pour une durée de cinq années.

À l'expiration de ce terme, le sujet russe qui veut prolonger son séjour à l'étranger doit en obtenir l'autorisation préalable avec un nouveau passeport qui lui est délivré par le gouverneur de la province d'où émanait déjà le précédent passeport.

Faute de remplir cette formalité, le sujet russe perd ses droits et qualités et ne peut rentrer en Russie qu'en vertu d'une autorisation spéciale délivrée par les autorités compétentes après enquête sur les causes qui l'ont empêché de satisfaire à la loi.

En portant cette communication à la connaissance des chancelleries d'Etat cantonales, la chancellerie fédérale les a invitées, par circulaire du 9 mars 1887, à refuser désormais de délivrer des passeports aux sujets russes (F. féd., 1887, I, 325).

35. La légation impériale de Russie nous a transmis dans le courant de

l'année 1887, un programme de questions qui doivent être soumises aux délibérations du quatrième congrès pénitentiaire international, tel que la commission pénitentiaire internationale l'a élaboré à Berne en septembre 1886 (rapport de gestion pour cette année-là, F. féd., 1887, II, 28, chiffre 42). Elle nous a en même temps demandé d'indiquer les spécialistes suisses qui seraient disposés à traiter, dans un rapport destiné au congrès, l'une ou l'autre des questions proposées. Sur ce, quatre experts suisses, versés dans la science pénale et pénitentiaire, se sont déclarés prêts à traiter quatre questions du programme.

36. Le congrès international pour la protection de l'enfance a été tenu à Paris en 1883, du 15 au 23 juin. La plupart des Etats de l'Europe et plusieurs Etats de l'Amérique y étaient représentés. La Suisse n'a pas envoyé de délégué officiel, mais M. Ladame, alors directeur de l'orphelinat Borel, à Dombresson (Neuchâtel), nous ayant annoncé son intention d'y prendre part, nous l'avons chargé de nous faire rapport sur les travaux du congrès.

Notons ici que plusieurs magistrats suisses et de nombreux établissements charitables pour l'éducation des enfants avaient participé de presque tous nos cantons par des mémoires à la discussion des questions mises à l'étude.

Pour rédiger son rapport, M. Ladame a cru devoir attendre la publication du compte-rendu du congrès, afin d'éviter la reproduction de documents qui devaient être imprimés. Cette publication a pris beaucoup de temps; elle n'a été achevée qu'en 1887. C'est pourquoi M. Ladame n'a pu lui-même nous envoyer son rapport que le 30 novembre 1887.

Ce rapport, qu'accompagnent les documents officiels (deux forts volumes et de nombreuses annexes), est lui-même très-volumineux. Il traite en plusieurs cahiers les sujets suivants : la petite enfance, l'enfance abandonnée, les apprentis, les réfractaires de l'école, les jeunes détenus. Ce travail est d'un très haut intérêt. Nous ne sommes pas encore fixés sur la manière dont nous l'utiliserons. C'est une question que nous chercherons à résoudre au mieux, pour le bien de la jeune population à laquelle le congrès de 1883 et M. Ladame en particulier ont voué toute leur sollicitude.

#### *Rapports de droit avec les ressortissants d'Etats étrangers.*

13 (1). Un recours de Joseph-Jean Aal, de Carlsruhe, ci-devant négociant à Hérison, pour retrait du permis d'établissement, a été écarté par nous le 23 mars 1887. Notre décision, qui se lit dans la feuille fédérale (1887, I, 868), invoque, d'accord avec la pratique antérieure, les articles 1, 2 et 7 du traité d'établissement suisse-allemand du 27 avril 1876. Le recourant en a appelé à l'assemblée fédérale; mais vous avez confirmé notre décision (27/29 avril 1887).

14. Par décision du gouvernement du canton de Lucerne du 14 décembre 1885, la demande de la femme Thérèse Mosle, née Hauber, de Langnau (Wurtemberg), précédemment domiciliée à Zurich, actuellement à Lucerne, tendant à obtenir un permis d'établissement dans cette dernière ville, a été écartée en vertu de l'article 2 du traité d'établissement conclu le 27 avril 1876 entre la Suisse et l'Empire allemand, parce que la requérante, ensuite d'un jugement prononcé le 30 janvier 1885, pour excitation à la débauche, par le tribunal de Zurich, ne jouissait pas d'une réputation intacte.

Agissant au nom de la femme Mosle, M. le docteur Eugène Curti, à Zurich, recourut au conseil fédéral contre cette décision, par mémoire daté du mois de janvier 1887.

(1) Nous omettons les numéros précédents qui se rattachent à des questions de législation intérieure.



Nous avons déclaré le recours non fondé le 12 avril 1887, par les considérants suivants :

L'article 2 du traité d'établissement suisse-allemand du 27 avril 1876 oblige les cantons à accorder le domicile aux Allemands, à condition que ceux-ci soient munis d'un acte d'origine et d'un certificat par lequel l'autorité compétente de la patrie du requérant atteste qu'il jouit de la plénitude de ses droits civiques et d'une réputation intacte; l'article 1<sup>er</sup>, alinéa 1, du même traité garantit aux Allemands qu'ils pourront séjourner temporairement et s'établir d'une manière permanente en Suisse, en se conformant aux lois et règlements de police.

Ces stipulations ont, il est vrai, en première ligne en vue le cas de la première prise de domicile d'un Allemand dans un canton de la Suisse. Toutefois, il est évident que, si un Allemand établi en Suisse viole la législation pénale du canton d'établissement par un délit contre la morale publique, aucun autre canton ne peut être tenu de considérer cet Allemand comme un candidat à l'établissement remplissant les conditions de la prise de domicile prévues par le traité. Il est absolument indifférent, en droit, que le canton du précédent domicile ait ou non fait usage de son droit d'expulser de son territoire l'Allemand en question.

15. Par office du 28 juin 1887, le département militaire et de police du canton de Lucerne s'est adressé à notre département de justice et police à l'effet de savoir si les permis d'établissement pouvaient être limités, vis-à-vis des étrangers, au temps pendant lequel les papiers de légitimation sont valables.

Notre département a répondu que rien ne s'y opposait et qu'il serait même fort à désirer que tous les cantons adoptassent une prescription en ce sens.

Les déductions du département se trouvant être d'une portée générale, nous les reproduisons ici :

« Nous savons bien que la plupart des lois ou règlements cantonaux sur la police des étrangers consacrent cette règle ; mais on ne fait malheureusement pas moins trop souvent la remarque que les autorités locales l'appliquent d'une manière insuffisante. Le principe devrait dès lors être non seulement adopté, mais aussi mis sérieusement en pratique ; il faudrait pour cela que les autorités locales fussent tenues d'inviter les étrangers domiciliés sur leur territoire à régulariser leur position, par exemple quatre semaines avant l'expiration de leurs papiers de légitimation par la production de nouveaux papiers. En procédant de la sorte, on éviterait sans aucun doute bien des inconvénients, ainsi que l'expérience l'a démontré ces derniers temps ; on arriverait en effet beaucoup plus vite à la connaissance des cas où un étranger n'a pas fait son service militaire ou a renoncé clandestinement à son droit de cité primitif, sans acquérir une autre nationalité, ou bien où des mariages ont été célébrés et où des enfants sont nés sans avoir été inscrits au lieu d'origine, etc., cas auxquels on pourrait alors mettre ordre avant d'en arriver aux complications.

« Vos craintes de voir des difficultés naître de la décision du conseil fédéral en vertu de laquelle les permis d'établissement des citoyens suisses n'ont plus besoin d'être renouvelés à l'expiration d'une durée de quatre ans ne nous paraissent pas fondées. Vous citez une décision du 22 octobre 1875 ; il n'en existe à cette date aucune se rapportant à l'objet en discussion. C'est sans doute de celle du 22 novembre 1875 que vous entendez parler, c'est-à-dire de celle qui a été portée à la connaissance des cantons par circulaire du 6 décembre 1875 (F. féd., 1875, IV, 1026). Cette décision vise les rapports de la loi fédérale du 10 décembre 1849 sur la durée et le coût des permis d'établissement avec les principes énoncés dans la nouvelle constitution fédérale du 29 mai 1874. Elle traite ainsi d'une question qui fait exclusivement partie

du droit public intérieur de la Suisse et ne concerne que les citoyens suisses domiciliés dans un autre canton que le leur.

« Le fait que certains traités d'établissement assimilent les ressortissants des Etats intéressés aux citoyens suisses pour tout ce qui concerne l'établissement et le séjour est sans importance à l'égard des rapports susvisés, par le simple motif que les ressortissants de ces Etats sont des étrangers et que les principes de la constitution fédérale en matière de droit de cité ne leur sont pas applicables.

« La décision du 22 novembre 1875, par laquelle le conseil fédéral a sous-trait les permis d'établissement des citoyens suisses à l'obligation d'être renouvelés ne peut naturellement éveiller aucune espèce de craintes, car, à teneur de l'article 44 de la constitution fédérale, aucun canton ne peut priver un de ses ressortissants du droit d'origine ou de cité. Une stipulation analogue ne saurait toutefois être admise par la Suisse vis-à-vis des étrangers; elle serait, en tout cas, absolument nulle et de nul effet, à moins toutefois qu'elle ne tint compte des prescriptions en vigueur dans le pays d'origine de l'étranger, ainsi que des délais auxquels l'autorité étrangère soumet la validité des divers papiers de légitimation. »

### *Questions confessionnelles.*

16. Eglise de Mariahilf à Lucerne. Statuant sur le recours concernant l'église de Mariahilf à Lucerne, recours qui était depuis plusieurs années l'objet de négociations qui n'ont pas abouti au résultat espéré, voir nos rapports de gestion pour 1885 (F. féd., 1886, I, 809) et pour 1886 (F. féd., 1887, II, 46), le conseil des Etats a pris, le 18 avril 1887, la décision suivante : « 1<sup>o</sup> Le recours du gouvernement de Lucerne est déclaré mal fondé, pour autant qu'il invoque l'application de l'article 50, deuxième alinéa, de la constitution fédérale. 2<sup>o</sup> Cette décision ne préjuge pas la question de savoir si le gouvernement de Lucerne a le droit d'interdire aux catholiques-chrétiens l'usage de l'église de Mariahilf en vertu du droit de surveillance qui lui a été attribué par la convention du 4 novembre 1809. »

Le conseil national a adhéré à cette décision le 27 avril 1887.

17. Liberté de l'enseignement confessionnel. — Droit de disposer de l'éducation religieuse des enfants. Nous avons été appelés à appliquer dans plusieurs cas de recours les principes consacrés par l'article 49, alinéas 2 et 3, de la constitution fédérale :

a) Par arrêté du 25 mars 1887, rendu sur le recours de Charles Sudler, maître tailleur à Rorschach, contre une décision du gouvernement du canton de Saint-Gall, nous avons admis que l'on ne pouvait, un seul moment et sous quelque prétexte que ce fût, contraindre le père à faire suivre l'enseignement religieux à son enfant âgé de moins de 16 ans, qu'il suffisait que le père exprimât son refus pour que toute autre considération cessât de déployer ses effets. Autrement ce serait la mort du droit garanti par l'article 49.

b) Dans un autre cas, celui du recours d'Elisabeth Python, du Chatelard, dans le canton de Fribourg, il s'agissait de savoir si, lorsqu'elle a choisi l'éducation religieuse qui doit être donnée à son enfant et qu'elle fait suivre à celui-ci cette éducation, la personne qui exerce l'autorité paternelle peut être punie pour absences non motivées de l'enfant. Nous avons résolu cette question affirmativement le 27 septembre 1887. Elle ne concerne en effet que l'ordre scolaire auquel doit se soumettre quiconque suit un enseignement et sans lequel toute instruction est impossible.

c) La contestation de droit public entré la femme Césarine-Arsène Steiner, née Deschamps, à Uster, et les autorités tutélaires zurichoises, nous a enga-

gés à maintenir dans toute son intégrité, par notre arrêté du 27 septembre 1887, le droit des organes tutélaires cantonaux de disposer de l'éducation religieuse des enfants soumis à leur autorité; en effet, « les dispositions de l'article 49, alinéas 2 et 3, de la constitution fédérale ont été précisément adoptées pour protéger les droits de l'autorité paternelle ou tutélaire au point de vue de l'éducation religieuse des enfants ». Portée ensuite devant l'assemblée fédérale, cette constitution y était encore en instance au 31 décembre 1887.

d) La réclamation de Louis Meier, d'Oberkirch, canton de Lucerne, domicilié à Baar, canton de Zoug, contre un arrêté du conseil d'Etat du canton d'Argovie du 19 avril 1887, concernant les droits de l'autorité paternelle, notamment le droit garanti au père par l'article 49, alinéa 3, de la constitution fédérale, de disposer de l'éducation religieuse de son enfant âgé de moins de 16 ans, vous est plus particulièrement connue par le recours de Melchior Weber-Bucher, de Baar, avec lequel elle est en étroite connexité. En attendant, la solution de ce dernier cas rentre dans l'exercice de 1888. Quant à la réclamation de Louis Meier, nous nous bornons à relever ici des considérants de notre décision du 7 octobre 1887, le passage qui dit que l'exercice du droit de la puissance paternelle reconnu par l'article 49, alinéa 3, de la constitution fédérale ne dépend pas de la condition de fait que l'enfant demeure avec son père, étant d'ailleurs bien entendu qu'on se conforme à la volonté exprimée par le père en ce qui concerne l'éducation religieuse de l'enfant.

Les arrêts mentionnés ci-dessus, lettres a à d, se lisent dans la feuille fédérale de 1887, tome IV, pages 83 à 108.

18. *Mormonisme*. Jean-Gaspard Loosli, de Wyssachengraben, canton de Berne, demeurant à Berne, a été condamné à la prison et à l'amende par le tribunal du district de Zofingue le 17 novembre 1886, pour propagande en faveur du mormonisme.

Le tribunal a admis qu'en cherchant, par des conférences, à gagner des adhérents pour le dogme des mormons, c'est-à-dire en enrôlant des membres pour une secte dans laquelle la polygamie constitue une partie intégrante de la religion et que nous devons considérer par conséquent comme une corporation immorale, l'accusé s'était rendu coupable d'un délit contre l'ordre et la morale publics.

Jean-Gaspard Loosli a recouru au conseil fédéral contre ce jugement dans lequel il voyait une violation des articles 49, 50 et 56 de la constitution fédérale.

Dans sa réponse à ce recours, le gouvernement du canton d'Argovie se place au même point de vue que le tribunal du district de Zofingue.

Notre arrêté du 7 octobre 1887 écarte le recours.

Il est reproduit *in extenso* dans la feuille fédérale de 1887, tome IV, pages 109 à 116.

19. *Loi ecclésiastique du canton du Tessin*. Agissant au nom du « comité libéral cantonal tessinois », MM. L. de Stoppani, R. Simen et E. Bruni ont, par mémoires identiques des 25/27 mai 1886, interjeté à la fois devant le tribunal fédéral et devant le conseil fédéral un recours de droit public contre la loi tessinoise « sur la liberté de l'église catholique et sur l'administration des biens d'église », du 28 janvier 1888.

Statuant sur la réclamation, le 2 avril 1887, le tribunal fédéral a disjoint les points du recours, suivant les compétences, et désigné comme rentrant dans la compétence du conseil fédéral, ceux de ces points qui alléguaient une violation de la convention de Berne du 1<sup>er</sup> septembre 1884, ainsi que des articles 50, alinéas 2 et 4, 49, alinéa 2, et 33 de la constitution fédérale.

Cette détermination de compétence, que nous avons reconnue juste, forme la base de notre arrêté du 18 octobre 1887.



Nous avons écarté le recours pour les points qui demeuraient dans notre compétence ; mais nous avons inséré dans notre décision une réserve expresse en ce qui concerne l'état de droit et de fait créé pour les paroisses tessinoises par la convention dite de Berne (F. féd., 1887, IV, 117 à 132).

20. *Armée du Salut*. A. Le conseil fédéral a été appelé de nouveau à s'occuper beaucoup de cette secte durant l'année 1887, il a dû prendre à son sujet deux arrêtés entre autres, dans lesquels il a eu l'occasion d'affirmer encore une fois son point de vue sur les mesures décidées en 1884, d'accord avec son département de justice et police, par les gouvernements des cantons de Berne, Vaud, Neuchâtel et Genève.

Le premier de ces arrêtés a été rendu sur le recours de dame Maurer et consorts.

Dans l'après-midi du 6 février 1886, 30 à 35 enfants avaient été réunis chez la veuve Maurer, à Sonvillier, par les soins des demoiselles Henny (Vaudoise) et Verrot (Française), la première capitaine et la seconde lieutenant dans l'armée du salut. Ces trois personnes furent condamnées, par le juge de police, chacune à 50 francs d'amende, pour avoir organisé cette réunion dans laquelle on vit une contravention à l'arrêté bernois du 27 août 1884.

M. le professeur König, de Berne, au nom de ces dames, recourut auprès du conseil fédéral contre ce jugement. Il en demandait l'annulation et même la mise à néant de l'arrêté bernois précité.

Le conseil fédéral lui donna raison sur le premier point, par le motif que la réunion du 6 février n'avait pas eu réellement le caractère d'une assemblée publique, mais il ne jugea pas à propos d'annuler l'arrêté bernois.

Nous détachons de la décision du conseil fédéral, sous date du 18 février 1887, les considérants que voici :

Ils indiquent clairement le point de vue auquel le conseil fédéral continue à se placer.

Tout en garantissant le libre exercice des cultes dans les limites compatibles avec l'ordre public et les bonnes mœurs, la constitution fédérale, à son article 50, autorise les cantons, aussi bien que la Confédération, à prendre les mesures nécessaires pour le maintien de l'ordre public et de la paix entre les membres des diverses communautés religieuses.

C'est en vertu de ces dispositions que le gouvernement bernois a pris, au sujet des exercices de l'armée du salut, son arrêté du 27 août 1884, dont application a été faite aux recourants.

Il est à remarquer, d'autre part, qu'il appartient en tout temps à l'autorité fédérale d'examiner si les mesures prises par les cantons et qui limitent le libre exercice des cultes demeurent dans les bornes de ce qu'exige le maintien de l'ordre public et de la paix entre les membres des diverses confessions.

Faisant usage de ce droit dont il ne s'est jamais départi, le conseil fédéral a déjà prononcé, dans son arrêté du 3 juin 1884 en la cause Genillard et consorts, sur la légalité de l'arrêté bernois et sur la portée qu'il est permis de lui reconnaître.

Il a vu alors que ledit arrêté semblait refuser aux membres de l'armée du salut la faculté de tenir même des réunions d'un caractère absolument privé. Cette rigueur avait été immédiatement tempérée par une circulaire émanée aussi du gouvernement bernois, à la date même de l'arrêté et destinée à accompagner l'envoi de ce dernier aux préfets.

Au vu de cette circulaire, le conseil fédéral a cru pouvoir constater que les mesures prises le 27 août 1884 par le gouvernement bernois n'avaient pour but que d'interdire en ces temps-ciles exercices publics de l'armée du salut, mais que l'on entendait par contre non seulement laisser libres les réunions privées des salutistes, mais encore placer celles-ci sous la protection des agents de l'autorité.

C'est dans ce sens seulement et avec cette interprétation que, statuant sur

le recours Genillard et consorts, le conseil fédéral a décidé de laisser libre cours à l'arrêté du 27 août 1884, se réservant d'ailleurs de fixer ultérieurement le jour où ces mesures pourraient être complètement retirées.

Aucune décision n'ayant été prise dès lors au sujet de cet arrêté ni par l'autorité bernoise, ni par l'autorité fédérale, il subsiste encore aujourd'hui, mais dans le sens seulement et avec la portée restreinte que lui a attribuée le conseil fédéral dans les considérants de l'arrêté sur le recours Genillard et consorts, c'est-à-dire que les réunions publiques de l'armée du salut sont seules interdites et non celles qui ont un caractère purement privé.

La question qu'il faut examiner ici se précise donc en ces termes : Résulte-t-il de l'enquête judiciaire et de l'enquête supplémentaire faite à la demande du conseil fédéral que la réunion du 6 février 1886 était une réunion publique ou une réunion privée ?

A la suite de ces considérants se placent les raisons de fait qui, dans le cas particulier, avaient fait admettre par le conseil fédéral que la réunion du 6 février 1886 n'avait pas suffisamment le caractère d'une réunion publique pour tomber sous le coup d'une interdiction.

Il est à remarquer qu'antérieurement au conflit soulevé par dame Maurer et consorts, le département fédéral de justice et police avait déjà rappelé aux cantons intéressés que les arrêtés concernant l'armée du salut ne pouvaient avoir qu'une durée limitée. Il leur avait demandé s'ils ne pensaient pas que les circonstances locales leur permettraient prochainement d'adoucir ces mesures ou même de les supprimer. Le gouvernement de Berne, dans son mémoire en réponse au recours de dame Maurer et consorts, s'explique à ce sujet comme suit :

« Bien que le conseil fédéral, dans son arrêté du 3 juin 1883, ait admis que les mesures prises par le gouvernement bernois au sujet de l'armée du salut ne pouvaient être que provisoires et qu'il ait par conséquent invité ce gouvernement à faire rapport sur le maintien de son arrêté du 27 août 1884 et sur les motifs à l'appui, le conseil exécutif doit se prononcer pour le maintien. C'est aux dispositions restrictives de cet arrêté et à leur influence préventive que l'on doit en grande partie attribuer le fait que, depuis cette époque, on n'a plus eu à regretter de graves perturbations de l'ordre et de la paix à l'occasion des démonstrations de l'armée du salut. .... » (Voir au surplus le texte de cet arrêté du 18 février, F. Féd., 1887, I, 283.)

b). A l'époque où le conseil fédéral examinait le recours de dame Maurer et consorts, les réunions des salutistes occupaient les tribunaux du canton de Vaud. Parmi les nombreuses assemblées que l'armée du salut avait organisées dans ce canton, deux motivèrent des poursuites juridiques, en raison de la publicité qui leur avait été donnée : celle des Etaloges, près de Saint-Prex, le 5 août, et celle de Granges, le 29 août 1886. Les organisateurs de ces réunions, savoir : Rawlyer, Robert et Caillat pour celle de Saint-Prex, Gentil et consorts pour celle de Granges, furent condamnés par les tribunaux de Morges et Payerne à de minimes amendes variant de 3 à 30 francs.

M. l'avocat Van Muyden, à Lausanne, recourut contre ces jugements les 10 et 18 mai, demandant leur annulation et aussi celle des arrêtés du gouvernement vaudois des 14 juillet 1883 et 15 juillet 1884.

Le gouvernement du canton de Vaud dit, entre autres, dans sa réponse :

1<sup>o</sup> Il n'est pas vrai que les mesures prises par lui aient eu un caractère tracassier, comme le disait le mémoire des recourants ; au contraire, tout en faisant maintenir ses arrêtés, le gouvernement a ordonné des poursuites contre les personnes qui se livraient à l'égard des salutistes à des menaces, des voies de fait ou des violations de domiciles.

2<sup>o</sup> Une circulaire de 1884 n'impose plus aux réunions de l'armée du salut que quelques conditions, nécessaires encore, et qui n'ont rien de rigoureux. Or, les organisateurs des assemblées de Saint-Prex et de Granges ont montré un véritable mépris de ces prescriptions.

Le gouvernement vaudois rappelle en outre que, le 3 juin 1885, le conseil

fédéral avait demandé aux cantons intéressés s'ils ne jugeaient pas que le moment fût venu d'abroger leurs arrêtés, mais que le gouvernement vaudois, après enquête auprès de ses préfets, avait dû répondre que le retrait de ces arrêtés offrirait dans ce temps-ci de sérieux dangers pour l'ordre public.

D'autre part, le département de justice et police du canton de Vaud avait, le 20 juin, déjà invité par circulaire tous ses préfets à veiller à ce que les salutistes fussent protégés efficacement contre toute agression dans leurs réunions illicites, comme dans celles qui étaient conformes à l'ordre établi. Après un examen très attentif des circonstances qui avaient motivé les jugements de Morges et de Payerne, le conseil fédéral, dans son arrêté du 21 octobre 1887, a cru devoir écarter les recours formés contre ces jugements. Nous détachons de cet arrêté les conclusions que voici :

1° Que les mesures prises par les autorités des divers cantons au sujet des réunions de l'armée du salut ont déjà été soumises à l'examen du conseil fédéral, lequel a reconnu à répétées fois que ces mesures n'étaient pas contraires à la constitution fédérale, pour autant qu'elles se bornaient à interdire les réunions publiques de l'armée, ainsi que certaines manifestations qui mettaient en péril la tranquillité publique (voir les arrêtés du conseil fédéral du 3 juin 1885 en la cause Genillard et consorts, Thonney et Kunz, F. féd., 1885, III, 363, du même jour en la cause Wyssa et consorts, F. féd., 1885, III, 374, et du 18 février 1887 en la cause Maurer, Henny et Verrot, F. féd., 1887, I, 283) ;

2° Que la décision du Conseil d'Etat du canton de Vaud du 15 juillet 1884, imposant quelques restrictions aux exercices de l'armée du salut, reste renfermée dans ces limites (voir lettre c, chiffre 2 de l'exposé des faits du présent arrêté) ;

Que le conseil fédéral a, il est vrai, interrogé en 1885 le gouvernement du canton de Vaud sur la persistance de ces mesures, en lui demandant s'il ne croyait pas que le moment serait venu où elles pourraient être supprimées sans danger pour la tranquillité publique ; mais que ce gouvernement, se fondant sur les rapports de ses préfets, a formellement insisté à différentes reprises sur la nécessité qu'il y a à maintenir en force la décision dont il s'agit pour éviter des troubles plus regrettables ;

Qu'un récent rapport du gouvernement du canton de Vaud sur des scènes nouvelles qui se seraient passées à Yverdon et à Sainte-Croix a fait voir que la décision du 15 juillet 1884 ne pourrait être retirée dès à présent, en sorte que le conseil fédéral n'a pu considérer que le moment fût encore venu d'insister pour son retrait ;

3° Que les jugements des tribunaux de police dont les recourants demandent l'annulation, se fondent sur cette décision du conseil d'Etat du 15 juillet 1884 ;

Que, d'après ce qui est dit aux chiffres 1° et 2° ci-dessus, il s'agit uniquement de savoir si ces jugements se justifient en fait ;

Que les actes établissent sous ce rapport des faits non contestés par les recourants eux-mêmes, à savoir que la réunion salutiste du 5 septembre 1886 a eu lieu sur la propriété de François Bawyller, à Buchillon, en plein air, à un endroit accessible au public et que, lors de celle qui s'est tenue à Grand-cour, le 29 août 1886, en partie à ciel ouvert, on a arboré un drapeau salutiste et s'est servi de tambourins, ainsi que d'autres instruments bruyants, contrevenant ainsi à la défense du conseil d'Etat ;

Que les tribunaux de police de Morges et de Payerne ont, par conséquent, appliqué aux recourants la disposition pénale de la loi en conformité d'une décision du conseil d'Etat valable en droit et à raison de faits indéniables.

c) Pendant que ces procès s'instruisaient, les réunions de l'armée du salut devenaient à Sainte-Croix l'occasion de scènes de violence d'une véritable gravité. La branche suisse de l'alliance évangélique les dénonça au conseil



fédéral dans un mémoire sous date du 19 décembre 1887 qui se termine par la phrase suivante :

« Sans se faire l'avocat des méthodes et procédés de l'armée du salut dans ce qu'ils ont d'étrange et de bizarre, sans réclamer pour elle la liberté entière de réunions publiques et de manifestations extérieures, l'alliance évangélique croit devoir défendre, dans le cas présent, le principe sacré de la liberté religieuse et appeler sur cette circonstance l'attention des autorités fédérales et cantonales que cela concerne. »

Le département fédéral de justice et police, qui avait déjà précédemment signalé au gouvernement du canton de Vaud les troubles de Sainte-Croix, transmet la plainte de l'alliance évangélique à ce gouvernement, en l'invitant de la manière la plus pressante à prendre avec la plus grande sévérité les mesures qu'exigeaient les circonstances.

L'autorité vaudoise répondit avec autant d'empressement que d'énergie à cette invitation. Le 23 février 1888, le tribunal de Grandson condamnait sept individus à 4, 6 et 8 semaines de réclusion pour avoir troublé, par violence, une réunion de salutistes à Sainte-Croix, le 31 octobre 1887. Le 5 mars suivant, le même tribunal, s'occupant des désordres qui avaient eu lieu à Sainte-Croix, aussi le 6 novembre 1887, condamnait neuf des douze accusés: savoir ceux de 18 ans et plus, à 3 mois de réclusion et 150 francs d'amende, ceux de moins de 18 ans à la moitié de ces peines.

Ces mesures sévères feront comprendre à tous que l'autorité aussi bien celle de la Confédération que celle des cantons, tout en maintenant, aussi longtemps que le souci de l'ordre public l'exigera, les précautions nécessitées par les procédés excentriques de l'armée du salut, est décidée, d'autre part, à empêcher tout désordre et à ne permettre à personne d'autre qu'à elle-même d'assurer l'observation de ses arrêtés.

d). Vers la fin de l'année 1887, la ligue du droit commun est intervenue de nouveau dans le débat par un mémoire des 21/24 décembre 1887, daté de Genève.

Bien que les auteurs de ce mémoire ne parussent pas avoir une connaissance très exacte des faits, puisqu'ils reprochent aux gouvernements des cantons leur manque d'énergie dans la répression des désordres, tandis que c'est le contraire qui est vrai, le département fédéral de justice et police s'est empressé de transmettre ce mémoire aux gouvernements intéressés en leur demandant, de nouveau, s'ils croyaient venu le moment où les mesures prises au sujet de l'armée du salut pourraient être retirées ou modifiées.

Sans vouloir anticiper sur les faits qui concernent l'exercice de 1888, nous pouvons dire dès à présent que des réponses ont été données par Berne, Vaud et Genève, les 19, 25 et 31 janvier. Notre département de justice et police nous nantira de la demande de la ligue lorsque les réponses auront toutes été recueillies.

En somme, nous croyons pouvoir dire que cette question, autrefois irritante, tend à entrer dans une phase paisible, grâce à la sagesse des gouvernements cantonaux qui ont su, de plus en plus, concilier les impérieuses exigences de l'ordre public avec le respect de la liberté religieuse.

## Administration de la police.

### I. EXTRADITION DE MALFAITEURS ET DE PRÉVENUS.

#### 1. Introduction.

Les affaires d'extradition en 1887 se sont élevées au chiffre de 293, en augmentation de 28 sur l'année 1886, qui en comptait 265 (298 en 1885; 289 en 1884). L'augmentation porte sur les demandes d'extradition adressées par la Suisses à des Etats étrangers; l'exercice de 1887 en a vu se produire 128,

tandis qu' l'année 1886 en avait seulement 99 (103 en 1885 ; 104 en 1884). Le nombre des extraditions demandées à la Suisse par des Etats étrangers est resté à peu près le même qu'en 1886 : 163 en 1887 et 166 en 1886 (195 en 1885 ; 185 en 1884).

## 2. Procédure.

1. 17 individus ont fait opposition à leur extradition, en se bornant à invoquer leur *innocence*. Conformément à la pratique suivie jusqu'à présent, nous avons envisagé cette objection comme ne constituant pas, dans le sens de l'article 58 de la loi sur l'organisation judiciaire fédérale, une contestation sur l'application du traité ; nous avons en conséquence accordé l'extradition dans tous ces cas, sans en nantrir le Tribunal fédéral ; les conditions du traité se trouvaient d'ailleurs remplies. C'est au juge du for du délit qu'il appartient, en effet, de décider si le prévenu est coupable ou non.

Dans quatre cas, l'application du traité a été réellement contestée. C'était donc, en conformité de l'article 58 précité, au Tribunal fédéral à statuer. L'extradition a été accordée par le Tribunal fédéral dans tous ces cas. On trouvera à ce sujet des renseignements plus précis dans le rapport du Tribunal fédéral sur sa gestion en 1887.

2. Au sujet de cinq déserteurs français et de deux déserteurs allemands, poursuivis pour délits communs, nous n'avons accordé l'extradition qu'à la condition que ces individus ne seraient pas punis du chef de désertion. Les gouvernements requérants et les inculpés en ont été régulièrement informés, ces derniers afin qu'ils puissent au besoin se prévaloir de la réserve faite par nous en leur faveur.

3. Un artilleur français nommé Bernard s'évada de la prison où il était détenu préventivement à Besançon pour vol d'argent, et réussit à gagner la frontière suisse sur un cheval de service français volé à Montbéliard. On l'arrêta à Porrentruy au moment où il cherchait à vendre ce cheval. Comme il y avait mandat d'arrêt décerné par le parquet de Montbéliard contre l'inculpé et que celui-ci consentait expressément à être livré immédiatement à la France, la préfecture de Porrentruy ne crut pas devoir attendre l'accomplissement des formalités d'extradition et fit conduire sans autre forme Bernard à la police française de la frontière à Delle.

Ce n'est pas la première fois qu'une *extradition est mise à exécution directement* (F. féd. 1885, II. 484, chiffre 9, et 1886, I. 822, chiffre 6). Nous avons admis, en effet, qu'on pût avoir recours, exceptionnellement, à une procédure aussi sommaire, mais seulement lorsque les circonstances sont claires et nettes. Dans le cas particulier, l'individu poursuivi s'était évidemment rendu coupable, indépendamment des délits communs, d'un délit exclusivement militaire (désertion), pour lequel l'extradition n'est jamais accordée. Il eût dès lors été sage d'attendre l'accomplissement des formalités d'extradition et l'autorisation du Conseil fédéral. Cette omission n'a toutefois pas eu d'inconvénient, grâce au fait que la demande d'extradition officielle est arrivée tôt après par la voie diplomatique et qu'il nous a ainsi été possible d'accorder après coup l'extradition de Bernard, sous la réserve expresse et formelle que cet individu ne serait ni poursuivi, ni puni en France du chef de désertion.

4. Nous avons fait la remarque, dans toute une série de cas, que les individus arrêtés provisoirement en France à la réquisition des autorités suisses qui en avaient demandé l'extradition par la voie diplomatique étaient, malgré leur consentement à être livrés sans attendre l'accomplissement des formalités d'extradition, maintenus dans les prisons françaises pendant des semaines avant d'être extradés. La détention préventive se trouve ainsi prolongée souvent dans une mesure hors de proportion avec la peine elle-même ; les complices en Suisse, s'il y en a, doivent être également gardés abusivement en prison ; il

peut en résulter des inconvénients de toute espèce. Nous en avons entretenu l'office français compétent, afin que ces lenteurs et les retards apportés sans contredit à la liquidation des affaires d'extradition ne vinssent pas se renouveler (cas Chollet, Studer, Grandjean).

5. Fleury Martinet, de Givors dans le département du Rhône en France, ex-directeur de banque à Paris, a été condamné par défaut, savoir : 1° par le Tribunal de première instance du département de la Seine, pour abus de confiance et escroqueries, à 3 années d'emprisonnement et 500 fr. d'amende; 2° par le Tribunal correctionnel de Bruxelles, du chef de plusieurs abus de confiance et de détournement d'une somme de 257,000 fr., à 7 ans et 10 mois de prison, ainsi qu'au paiement de plusieurs milliers de francs d'amende.

Martinet ayant pu être arrêté à Genève, le Gouvernement français demanda le premier son extradition, pour les délits qu'il avait commis en France. Tôt après, le Gouvernement belge nous adressa aussi une demande d'extradition, basée sur la condamnation de Martinet à Bruxelles, et exprimant l'espoir que cet individu fût extradé en premier lieu à la Belgique.

Fleury Martinet protestait contre son extradition à la Belgique, par le motif qu'il n'aurait commis dans ce pays aucun abus de confiance, et demandait à être livré aux autorités françaises. Or, nous ne considérons pas, — on le sait, — une telle objection comme constituant une contestation sur l'application des traités d'extradition. D'un autre côté, les chefs d'accusation relevés à la charge de Martinet rentraient dans les prévisions de nos traités d'extradition avec la France et la Belgique; les demandes formulées par les Gouvernements de ces deux pays remplitaient l'une et l'autre les conditions voulues.

La question de l'extradition était donc réglée dans le cas particulier par l'article 7 du traité d'extradition franco-suisse du 9 juillet 1869, article à teneur duquel il faut tenir compte, pour savoir à qui l'extradition doit être accordée tout d'abord, non de la priorité des demandes, mais de la gravité du fait poursuivi ou des facilités accordées pour que l'individu recherché puisse être restitué ultérieurement, s'il y a lieu, d'un pays à l'autre, pour purger successivement les diverses accusations.

Par ces motifs, nous avons accordé l'extradition de Martinet au Tribunal correctionnel de Bruxelles. Cette décision n'a nullement lésé les droits de l'extradé, puisqu'il a ainsi été mis à même de faire valoir devant le juge compétent de Belgique ses griefs contre le jugement rendu par défaut contre lui à Bruxelles.

6. Un ouvrier tailleur de pierre nommé Ferdinand Wey, d'Eschenbach dans le canton de Saint-Gall, a été arrêté en Alsace comme se trouvant sous le coup d'un jugement par lequel le Tribunal supérieur du canton de Thurgovie l'avait condamné à 5 mois de détention dans une maison de travail pour *attentat aux mœurs commis sur la personne d'enfants âgés de moins de 14 ans*, jugement à l'exécution duquel il s'était soustrait par la fuite lors de son transfert dans l'établissement de Tobel.

Les démarches faites en vue d'obtenir son extradition ont donné lieu à cette remarque du ministère allemand des affaires étrangères, c'est que le délit attribué à Wey ne rentrait pas dans les prévisions du traité d'extradition de 1874. Restait à savoir sur quoi l'on entendait baser la demande d'extradition, si c'était peut-être sur une promesse de réciprocité dans les cas analogues?

Pressentis à ce sujet par ledit ministère, nous n'avons pas cru devoir nous engager dans la voie de la réciprocité qui nous était ouverte. Nous nous sommes au contraire bornés à déclarer que le Gouvernement thurgovien réclamait l'extradition en vertu de l'article 1, chiffre 9, du traité d'extradition (excitation à la débauche de mineurs de l'un ou de l'autre sexe) et que la rédaction de ce chiffre permettait en effet de l'interpréter en ce sens que l'extradition doit être accordée non-seulement pour « excitation à la débauche dans l'acception ordinaire du terme », mais en général pour « *attentat à la pudeur* sur des per-



sonnes mineures de l'un ou de l'autre sexe » (donc aussi sur des personnes mineures du même sexe). La demande d'extradition pouvait d'ailleurs être considérée aussi comme fondée en admettant subsidiairement une interprétation extensive du chiffre 8 de ce même article 1<sup>er</sup> (viol), et cela d'autant plus que les actes pour lesquels Wey avait été condamné étaient expressément prévus au § 176, chiffre 3, du Code pénal allemand, assimilés par ce Code au « viol proprement dit » et passibles de la même peine que le viol. Tout en donnant aussi une interprétation extensive à ce chiffre 8, le Tribunal fédéral suisse estime notamment que, l'interpréter différemment en l'absence d'une obligation correspondante d'accorder l'extradition, ce serait en réalité soustraire de très graves délits à l'action de la justice ou, en d'autres termes, admettre certainement bien à tort que, dans le doute, le traité d'extradition, soit les parties qu'il lie, ont voulu qu'il en fût ainsi (cas Strassburger, arrêts du Tribunal fédéral, volume XII, p. 136).

Sur ce l'extradition de Ferdinand Wey a été accordée.

Le Gouvernement allemand a admis avec nous que les stipulations du traité d'extradition relatives aux crimes et délits contre les mœurs ne doivent pas être interprétées dans le sens le moins large. Il y a lieu, au contraire, de faire rentrer dans la notion du viol, chiffre 8 de l'article 1<sup>er</sup> du traité, le crime prévu au § 176, chiffre 3, du Code pénal allemand. Allègue-t-on en outre à l'appui de la demande d'extradition le chiffre 9 dudit article 1<sup>er</sup>, visant l'excitation à la débauche? Dans ce cas, le fait poursuivi n'a rien de commun, au point de vue du droit allemand, avec l'excitation à la débauche, sinon qu'il s'agit dans l'un et l'autre cas d'actes favorisant la débauche. Il faut cependant reconnaître que si l'article 9 du traité prescrit l'extradition pour excitation de mineurs à la débauche, il n'est guère admissible que les parties contractantes aient entendu par là exclure l'extradition pour le fait de celui qui aurait commis lui-même un attentat à la pudeur sur des mineurs, ce dernier crime étant frappé, d'après la législation des deux pays, de peines plus graves que la simple excitation de mineurs à la débauche.

7. Le Gouvernement allemand nous a également accordé l'extradition d'un Italien, Giovanni Vanelli, qui s'était livré, dans le canton de Bâle-Campagne, à des actions impudiques sur la personne d'une fille âgée de moins de 14 ans.

8. Marie-Louise Malignon et A. Alexandre, les deux Français, étaient recherchés à Lausanne sous l'inculpation, la première, d'escroqueries et abus de confiance, le second, de complicité de ces délits; ils avaient en effet quitté clandestinement Lausanne après s'être fait remettre, par différentes maisons de commerce suisses, des marchandises, emportant la plus grande partie desdites impayées.

Conformément au préavis du Conseil d'Etat du canton de Vaud, qui avait appris que ces inculpés s'étaient rendus à La Haye en Hollande, d'où ils avaient également cherché, sous d'autres noms, à se faire expédier de Suisse de nouvelles livraisons de marchandises, nous avons demandé au Gouvernement des Pays-Bas de nous accorder leur extradition en vertu de l'article 2, chiffre 7, de notre traité d'extradition avec ce pays, du 21 décembre 1853 produisant à l'appui les documents prévus à l'article 6 du traité et réalisables à teneur des lois vaudoises.

Contre toute attente, ce gouvernement se refusa de faire droit à notre demande. Suivant lui, les pièces produites étaient insuffisantes; elles ne parvenaient pas à faire naître la conviction que les faits poursuivis eussent aussi été punissables à teneur des dispositions du code pénal des Pays-Bas. Les actes ne permettaient pas, notamment, de voir si les inculpés avaient bien réellement eu recours à des manœuvres frauduleuses pour se faire remettre les marchandises en question. Il ne paraissait y avoir au contraire, — c'est toujours le gouvernement néerlandais qui parle, — que des achats à crédit, non encore

suivis de paiement. L'extradition ne pouvait dès lors avoir lieu pour escroquerie. Quant au second chef d'accusation, l'abus de confiance, il n'entraînait même pas en ligne de compte, n'étant pas prévu par le traité.

Nous n'avons pu admettre la justification de ce refus comme compatible avec le traité d'extradition. Ce traité ne dit en effet nulle part que les faits poursuivis doivent aussi être punissables à teneur des lois du pays requis; il exige encore moins que ces mêmes faits constituent dans ce même pays les mêmes crimes que dans l'Etat requérant.

Le gouvernement des Pays-Bas persista néanmoins dans son refus et déclara ne pouvoir être astreint, par n'importe quel traité d'extradition, à accorder l'extradition pour des faits ne constituant pas, à teneur de ses lois, le crime poursuivi. La loi du 8 avril 1875 sur l'extradition ne lui permet pas — ajoutait-il — de se départir de ce principe d'ailleurs généralement admis par les savants en la matière.

9. Isaac Herrmann, de Flehingen, dans le grand-duché de Bade, domicilié à Riesbach (Zurich), a protesté contre son extradition réclamée par le gouvernement de son pays du chef d'escroquerie, alléguant :

1<sup>o</sup> Que les faits relevés à sa charge constituaient le délit non pas d'escroquerie, mais d'usure, lequel ne donne pas lieu à extradition;

2<sup>o</sup> Que, d'après plusieurs déclarations médicales, son état de santé est tel que son arrestation et son transport ne pourraient avoir lieu sans mettre ses jours en danger.

3<sup>o</sup> Que, par décision de la commune de Seebach (Zurich), il avait été récemment agrégé à cette commune et était par conséquent devenu Suisse.

Cette dernière objection n'entraînait toutefois pas en ligne de compte, attendu que le gouvernement du canton de Zurich avait refusé la naturalisation à la famille Hermann.

Quant à la question de savoir si, vu l'état de santé d'Isaac Herrmann, on persistait à réclamer son extradition, nous l'avons laissée à l'appréciation des autorités grand-ducales badoises, nous bornant à leur faire observer que, au cas où les négociations devraient être reprises, ce serait au Tribunal fédéral suisse à statuer sur la question ultérieure de savoir si Herrmann avait commis un délit rentrant dans les prévisions du Traité d'extradition entre la Suisse et l'Allemagne. Nous nous réservions en outre le droit de décider si, l'extradition venant à être accordée, elle pourrait être mise à exécution.

Prenant en considération la maladie d'Isaac Herrmann et le fait qu'il n'était pas en état d'être transporté, le gouvernement du grand-duché de Bade a retiré sa demande d'extradition; cette affaire s'est ainsi trouvée liquidée.

10. Inculpé d'escroquerie, François-Charles-Antoine Hellmoldt fut livré par le grand-duché de Bade au canton de Bâle-Ville, puis convaincu, au cours de l'enquête dont il était l'objet, non-seulement de l'escroquerie pour laquelle son extradition avait été accordée, mais encore d'autres actes frauduleux, ignorés jusqu'alors.

Comme Hellmoldt s'opposait à passer en jugement pour ces actes frauduleux, son extradition n'ayant pas été accordée de ce chef, le gouvernement du canton de Bâle-Ville nous demanda si, malgré cela, les poursuites et le jugement ne pouvaient aussi porter sur lesdits actes.

Nous avons répondu que, à teneur du 3<sup>me</sup> alinéa de l'art. 4 du traité d'extradition entre la Suisse et l'Allemagne, du 14 janvier 1874, le juge suisse auquel un individu a été livré par l'Allemagne peut aussi le poursuivre et le juger à raison des délits qui, commis antérieurement à l'extradition, n'ont été découverts qu'une fois l'individu livré, à moins toutefois que ces délits ne rentrent pas dans les prévisions du Traité.

Nous étions d'ailleurs, — ajoutions-nous, — tout disposés, pour lever toute espèce de doute, à obtenir après coup du gouvernement grand-ducal badois,

moyennant la production des pièces à l'appui, l'extradition pour ces délits également.

11. L'Allemagne, dans cinq cas, et l'Italie, dans un cas, se sont, sur notre demande, chargées du jugement et de la punition de leurs ressortissants pour des crimes et délits commis en Suisse, mais pour lesquels, ayant pris la fuite, ils n'avaient pu être punis dans notre pays. Cinq de ces cas ont été liquidés, tandis que le sixième, concernant deux Allemands (les époux Jager), était encore en cours d'instruction à la fin de l'année.

L'étranger ne nous a pas demandé en 1887 de nous charger d'exercer des poursuites contre des Suisses.

12. Hermann Ilmer, de Zullichau en Prusse, a été condamné par défaut dans le canton de Glaris pour abus de confiance. On l'arrêta plus tard à Waldshut dans le grand-duché de Bade. Le gouvernement du canton de Glaris nous demanda de faire les démarches nécessaires pour obtenir l'exécution, dans le grand-duché de Bade, du jugement rendu à Glaris. Nous n'avons pu faire droit à cette demande. Aucun Etat ne se charge de l'exécution des jugements de condamnation rendus à l'étranger. On se trouvait d'ailleurs dans le cas particulier en présence non pas d'un jugement exécutoire, mais d'un jugement par défaut. Nous avons par contre demandé au ministère grand-ducal badois de faire juger Ilmer par le Tribunal de Waldshut, à raison des faits délictueux qu'il a commis dans le canton de Glaris.

13. Un Suisse domicilié dans le canton de Vaud avait commis un vol en France. La partie lésée l'actionna devant les autorités vaudoises. Le juge d'instruction du canton de Vaud voulut adresser une commission rogatoire pour faire procéder à l'audition du plaignant. Les dépositions de celui-ci devaient servir de base aux poursuites à intenter à l'inculpé. Nous avons refusé la transmission de cette commission rogatoire au gouvernement français. L'inculpé courait le risque, après avoir fait l'objet de poursuites et subi le cas échéant sa peine dans le canton de Vaud, d'être recherché à nouveau en France pour le même délit (voir cas analogues, F. féd. 1887, II, 66, chiffre 22; 1886, I, 825, chiffre 16; 1882, II, 748, chiffre 5). Nous avons invité le Conseil d'Etat du canton de Vaud à faire savoir au plaignant qu'il devait porter sa plainte devant le Tribunal du lieu où l'acte délictueux avait été commis, à l'effet de nous nantir par voie diplomatique et des pièces de l'enquête et d'une demande du gouvernement français tendant à obtenir la poursuite et la mise en accusation de l'inculpé en Suisse. C'est de cette façon-là seulement qu'il nous paraissait possible de mettre l'inculpé à l'abri d'une seconde poursuite en France.

## II. POLICE DES ÉTRANGERS.

23. En exécution de la convention italo-suisse du 16 février 1881, relative au *service de police dans les stations internationales du chemin de fer du Gothard*, le Conseil d'Etat du canton du Tessin a installé en 1882, après l'ouverture de la ligne du chemin de fer Pino-Luino, deux agents de police à la station internationale de Luino pour y exercer la police. On constata ensuite que le service de police à cette station était d'une importance très minime, la plupart des individus arrêtés étant transportés par Chiasso. Le Conseil d'Etat du Tessin retira alors de Luino, avec l'assentiment de l'Italie, ses agents de police et confia le soin des affaires tout d'abord au vétérinaire cantonal en résidence à Luino, puis, en 1887, au chef du bureau des tramways de cette ville. Ce dernier a pour instruction de recevoir les individus amenés d'Italie, de faire télégraphiquement à la gendarmerie tessinoise la plus rapprochée les réquisitions voulues pour leur transport ultérieur, et, en attendant, d'incarcérer les individus dans le local réservé à cet effet. L'Italie a pris à Chiasso des dispositions analogues. Le délégué de la sûreté publique qui y est installé requiert de Côme le nombre



voulu de gendarmes chaque fois que des individus arrêtés lui sont amenés par la police tessinoise. Quant aux frais occasionnés au canton du Tessin par le service de la police des étrangers à la station internationale de Luino tel qu'il est actuellement organisé, ils s'élèvent à 450 fr. par an. Le Conseil d'Etat du canton du Tessin nous a demandé en 1887 de prendre ces frais à la charge de la Confédération et de lui rembourser ceux qu'il avait eus jusqu'alors, la station de Luino se trouvant en Italie et non en Suisse. Nous n'avons pas pris cette demande en considération. Notre refus est motivé de la manière suivante : La police ordinaire des étrangers est du ressort des cantons, qui la revendiquent d'ailleurs à chaque occasion. Il est dès lors naturel que les frais qui en résultent soient aussi supportés par les cantons. La circonstance que la station de Luino se trouve située sur territoire italien ne modifie en rien cet état de choses, attendu que la police de la frontière n'en devrait pas moins toujours être faite sur cette ligne de chemin de fer par le canton du Tessin qui n'en subit dès lors aucune perte directe. Le Conseil d'Etat a d'ailleurs reconnu déjà, à l'époque des négociations concernant les traités avec l'Italie, que l'obligation d'organiser et de maintenir à ses frais le poste de police de Luino incombait au canton du Tessin.

24. Une enfant de 5 ans, Olympe Opini, née à Milan, de mère inconnue, dit son acte de naissance, avait été confiée aux soins d'une famille de Zurich. Ne pouvant, d'après ses règlements, accorder de passeport à une enfant de cet âge, le consulat italien à Zurich offrit de délivrer un certificat constatant que, étant née en Italie de parents inconnus, Olympe Opini est Italienne en vertu de l'art. 7, 3<sup>e</sup> alinéa, du code civil italien. L'autorité de police municipale de Zurich ne crut pas devoir se contenter de cette déclaration. Elle exigeait, sous menace d'expulser Olympe Opini, que cette enfant fût pourvue d'un passeport ou d'un acte d'origine, soit d'une pièce établissant non-seulement sa nationalité italienne, mais aussi sa qualité de citoyenne milanaise.

Mis au courant de cette affaire, notre département de justice et police a estimé que l'immatriculation d'Olympe Opini au consulat italien à Zurich, combinée avec l'attestation que cette enfant est née en Italie de parents inconnus et est par conséquent Italienne aux termes de l'art. 7 du code civil italien, offrait suffisamment de garantie aux autorités zurichoises pour lui accorder le séjour à Zurich, surtout si cette dernière pièce de légitimation venait à être confirmée et complétée par la production d'une copie légalisée de l'acte de naissance. A teneur de l'art. 1<sup>er</sup> de la convention d'établissement conclue entre la Suisse et l'Italie le 22 juillet 1868, les Italiens doivent être reçus et traités dans chaque canton, relativement à leurs personnes, sur le même pied et de la même manière que le sont les ressortissants des autres cantons. L'art. 45 de la constitution fédérale prescrit que le citoyen suisse qui s'établit dans un autre canton doit être pourvu d'un acte d'origine ou d'une autre pièce analogue. L'Italie ne connaît pas, il est vrai, notre système d'acte d'origine; mais le certificat du consulat italien dont il s'agit, combiné avec la prescription du code civil italien, peut bien être considéré comme une pièce analogue à l'acte d'origine, d'autant plus qu'il offre pour le moins autant de sécurité qu'un passeport. Les autorités suisses n'ont d'ailleurs pas à s'inquiéter de la question de savoir si la jeune Opini est citoyenne de Milan ou d'une autre commune d'Italie; la preuve qu'elle est Italienne suffit.

25. Les autorités zurichoises ont dû se livrer, pendant plusieurs années, à des recherches pour découvrir l'origine d'un certain vagabond sourd-muet. Malgré toutes les publications, on ne parvenait pas à être renseigné sur l'origine de cet individu. On finit cependant par savoir qu'il était ressortissant d'une commune tessinoise et s'appelait Domenico-Benedetto Brioschi. Après l'avoir fait reconduire dans sa commune, le gouvernement de Zurich réclama à celui du Tessin le remboursement des frais d'entretien que ce sourd-muet lui avait occa-

sionnés, ainsi que ses autres frais et débours. Admise au début, cette réclamation fut plus tard contestée en vertu de la loi fédérale du 22 juin 1875 concernant les frais d'entretien et de sépulture des ressortissants pauvres d'autres cantons. Estimant que la reconnaissance qui avait précédé le refus constituait un titre exécutoire à l'égal d'une prétention admise par le Tribunal fédéral, le gouvernement de Zurich nous demanda d'intervenir contre le Tessin.

Nous n'avons pu admettre cette manière de voir. Il ne s'agissait pas, en effet, d'un titre analogue à un jugement du Tribunal fédéral, à une transaction ou à une sentence arbitrale dans le sens du chiffre 5 de l'article 102 de la constitution fédérale. On se trouvait au contraire en présence d'une question de droit public non encore résolue. C'était donc, à teneur de l'article 113, chiffre 2, de la constitution fédérale, au Tribunal fédéral qu'il appartenait d'en connaître, et cela d'autant plus que l'obligation de pourvoir aux besoins des indigents ou des malades, obligation incombant aux Etats, est du domaine du droit public et que, par conséquent, la question de savoir si c'est le lieu de domicile ou celui d'origine qui est tenu d'en subir les conséquences doit aussi être résolue conformément aux principes admis en matière de droit public (arrêts du Tribunal fédéral, tome VIII, page 441, considérant 1).

26. Plusieurs cantons ont de nouveau été incommodés ces derniers temps par des bandes de tziganes qui avaient fait irruption sur leur territoire.

On appliqua à leur égard le principe usité en matière de police des étrangers et qui consiste à renvoyer d'où il est venu tout individu sans papiers ou étranger qui importune la population en mendiant ou de toute autre manière. Voici cependant plusieurs années que les autorités de quelques cantons cherchent à s'entendre en vue de l'application d'un procédé qui entraverait le plus possible l'irruption des tziganes sur le territoire suisse et qui aiderait à se débarrasser d'un commun accord de ceux qui, en dépit de toute vigilance, auraient réussi à se faufiler, isolément ou par groupes, dans l'intérieur de la Suisse. Les discussions réitérées et même les ententes intervenues sur certains points n'ayant pas donné jusqu'ici de résultat satisfaisant, il fut convenu, dans une conférence de plusieurs directeurs de police cantonaux qui eut lieu à Saint-Gall au mois de juillet 1887, d'empêcher désormais les tziganes de mettre le pied sur le territoire suisse et de veiller à la stricte exécution de cette décision par des instructions précises et sévères aux organes de la police. Ce mode de procéder ne fait que généraliser un système appliqué avec succès depuis 1877 par plusieurs cantons, entre autres Berne et Soleure (F. féd. 1879, II. 539). Dix-neuf cantons se seraient, depuis, décidés à introduire ce mode de procéder, lequel est d'ailleurs conforme à celui qui est prescrit par des arrêtés des ministères compétents de Prusse et de Bavière.

#### ENRÔLEMENTS.

27. Renvoyés au juge d'instruction par la Chambre d'accusation du canton de Berne à raison d'infraction à l'article 3 de la loi fédérale du 30 juillet 1859 sur les enrôlements pour un service militaire étranger, les deux Cottier dont parle notre dernier rapport de gestion (F. féd. 1887, II. 70 et 80) ont été condamnés par le Tribunal correctionnel de Berne le 28 avril 1887, savoir :

1<sup>o</sup> Jean-Jacques Cottier, tailleur, d'Arni près Biglen dans le canton de Berne, à 15 mois de prison, à 300 francs d'amende et à la privation des droits civiques pendant 5 ans ;

2<sup>o</sup> Son fils Albert Cottier, cordonnier, à 4 mois de prison, à 100 francs d'amende et à la privation des droits civiques pendant un an.

Les deux condamnés ont appelé de ce jugement.

La Chambre de police de la Cour d'appel et de cassation du canton de Berne a confirmé à l'égard du père le jugement de première instance le 23 mai 1887 et réduit la peine de prison du fils de 4 à 2 mois.

Jean-Jacques Cottier nous a adressé, en février 1888, un recours en grâce, que l'Assemblée fédérale a rejeté (F. féd. 1888, I. 597).

28. En fait de jugements rendus contre des enrôleurs pour le service militaire des Indes néerlandaises, nous avons en outre reçu communication en 1887 :

1<sup>o</sup> D'un jugement du Tribunal correctionnel de Berne du 24 février 1887, condamnant Frédéric Gosteli, de Wohlen dans le canton de Berne, cordonnier à Berne, à 4 mois de prison, à 50 francs d'amende et à la privation des droits civiques pendant 2 ans ;

2<sup>o</sup> D'un jugement du Tribunal correctionnel de la Chaux-de-fonds en date du 15 mars 1887, rendu contre Louis Jecker, d'Ober-Buchsiten dans le canton de Soleure, confiseur, et Fritz Beckert, de Bienne, voyageur de commerce. Jecker a été condamné à 3 mois d'emprisonnement, à 50 francs d'amende et à la privation des droits civiques pendant 2 ans. Beckert a été acquitté ;

3<sup>o</sup> D'un jugement de la Cour d'assises du canton de Soleure du 3 novembre 1887, à teneur duquel Bénédict Keller, de Wisen, canton de Soleure, et Louis Gisiger, de Hauenstein, même canton, ont été condamnés : le premier à 4 et le second à 6 mois de prison, ainsi que tous deux à 50 francs d'amende chacun et à la privation des droits civiques pendant une durée double de celle de la peine. Gisiger est en fuite dès l'ouverture des poursuites pénales.

#### POLICE POLITIQUE.

29. Ce que nous eussions pu dire sous cette rubrique se lit dans le rapport que nous vous avons adressé le 12 mars 1888 au sujet d'une meilleure organisation de la police politique (F. féd. 1888, I. 511) (1).

Nous pouvons dès lors nous dispenser d'y revenir.

#### DROIT DE CITÉ.

30. Notre département de justice et police a eu à s'occuper, en 1887, dans plus de 80 cas, de l'origine d'individus et de familles entières, ainsi que de questions s'y rattachant intimement. A ce chiffre s'ajoutent les rapatriements habituels d'aliénés, d'enfants abandonnés et d'indigents dont chaque cas demande aussi à être préalablement examiné au point de vue de l'origine des intéressés.

L'augmentation des affaires en matière de droit de cité a entraîné une augmentation correspondante des négociations auxquelles donnent lieu ces affaires. Quelques cas ont en outre exigé beaucoup de temps en raison du fait que, soit insouciance de la part des intéressés eux-mêmes, soit négligence ou relâchement des autorités locales dans le service de la police des étrangers, les rapports de nationalité de certains individus et de certaines familles s'étaient compliqués au point que, obligés de remonter à des dizaines d'années en arrière, il a fallu se livrer aux recherches les plus étendues. Dans la plupart des autres cas, le traitement matériel de l'affaire a tout au moins exigé au préalable un complément des actes.

Conformément à la pratique suivie jusqu'ici, les nouvelles enquêtes ont été abordées immédiatement en 1887 et autant que possible menées rapidement à une solution.

31. Dans 19 cas, concernant 48 personnes, nous avons dû entamer des négociations diplomatiques avec les Etats suivants, pour obtenir la reconnaissance de la nationalité étrangère des intéressés, savoir : avec l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la France, l'Italie et la Russie. Dans 7 cas, concernant 17 personnes, la nationalité étrangère a été reconnue, tandis que dans 2 autres cas, concernant 7 personnes, nos efforts n'ont pas abouti. Dans 2 cas enfin, concernant 10

(1) V. *Archives*, 1888, II, p. 236 et suiv.



personnes, la reconnaissance des intéressés n'a été que partielle; 4 seulement ont été reconnues. 8 cas, concernant 14 personnes, étaient encore pendants à la fin de l'année.

32. Le nombre des demandes de rapatriement d'enfants abandonnés, d'aliénés et d'individus tombés à la charge de la bienfaisance publique s'est élevé en 1887, y compris celles qui étaient pendantes depuis l'année précédente, à 168 (167 en 1886), concernant 213 personnes.

La Suisse en a reçu de l'étranger 110, — savoir 96 de la France, 5 de l'Autriche, 3 de l'Italie, 1 de l'Allemagne, 1 de la République argentine, 1 de l'Australie, 1 de l'Amérique du nord, 1 de l'Afrique du sud, 1 de l'Egypte. — concernant 119 personnes, dont 63 enfants abandonnés, 42 aliénés et 12 indigents. — 14 de ces personnes n'ont pas été reconnues; 92 ont été déclarées appartenir à la nationalité suisse. — 10 demandes, concernant 13 personnes, sont reportées à 1888.

La Suisse a, par contre, adressé à l'étranger 58 demandes de rapatriement, — savoir à la France 40, à l'Italie 10, à l'Allemagne 4, à l'Autriche 1, à la Russie 1, — concernant 94 personnes, dont 22 orphelins ou enfants abandonnés, 14 aliénés et 58 individus tombés à la charge de la bienfaisance publique. — 67 de ces personnes ont été reconnues par des Etats étrangers comme leurs ressortissants, tandis que, pour 18 autres, les négociations ne sont pas encore terminées. — 4 demandes, concernant 9 personnes, ont été retirées par les Gouvernements cantonaux.

33. Notre département de justice et police a eu à s'occuper ces derniers temps de plusieurs questions concernant le droit de cité de citoyens des Etats-Unis d'Amérique. Voici les faits :

Un Suisse naturalisé aux Etats-Unis s'en revint en Suisse, s'y maria et devint père de famille. La famille entière obtint du Consul des Etats-Unis à Zurich des passeports en bonne et due forme. Mais lorsque le fils, devenu majeur, demanda un nouveau passeport, on le lui refusa par le motif qu'il n'avait jamais résidé aux Etats-Unis et que, parvenu à l'âge de 20 ans sans y être allé, il avait manifesté par ce fait négatif sa volonté de renoncer au droit de cité des Etats-Unis. Nos efforts pour obtenir un passeport en faveur de ce jeune homme sont demeurés infructueux.

Dans un autre cas, les faits étaient les suivants : Un citoyen de Francfort s/M. se rendit jadis en Amérique et y devint citoyen des Etats-Unis. Il vint ensuite à Saint-Gall, où il se maria et fonda une famille. Quant à son séjour en Suisse, il put toujours le légitimer au moyen de passeports délivrés par le Consul des Etats-Unis. Un fils, âgé aussi de plus de 20 ans à ce moment-là, se vit refuser, pour les mêmes motifs, un passeport à son nom personnel. Il crut devoir réclamer la qualité d'heimatlose suisse et acquérir, comme tel, un droit de cité en Suisse. Toutefois cette qualité ne pouvait lui être attribuée. Les conséquences du fait qu'il n'était plus reconnu en qualité de citoyen des Etats-Unis retombaient, en effet, non pas sur la Suisse, mais sur le pays d'où son père était primitivement originaire, c'est-à-dire sur l'Allemagne.

Si la Suisse est tenue de reprendre les descendants des Suisses naturalisés aux Etats-Unis une fois leur droit de cité perdu dans ces Etats à teneur des principes qui y sont en vigueur, c'est que les familles de ces Suisses étaient jadis des familles suisses. Il est par conséquent logique et juste que les descendants des familles originaires d'un tiers Etat, domiciliés en Suisse et repoussés par les Etats-Unis, soient reconnus appartenir au pays duquel le père était primitivement originaire.

Comme on le sait, les principes admis en cette matière par les Etats-Unis, dus peut-être à une pratique constante plutôt qu'à des prescriptions formelles, sont graves de conséquences pour notre pays. Tous les autres Etats ont réglé avec les Etats-Unis leur position respective en ces questions par des conven-

tions diplomatiques. Il faut reconnaître que le Gouvernement des Etats-Unis a déjà eu l'attention de nous proposer aussi, à différentes reprises, la conclusion d'un de ces traités, dont la teneur est pour ainsi dire la même pour tous. On a cru jusqu'ici que l'article 44 de la constitution fédérale constituait un empêchement de donner suite à cette proposition. Reste néanmoins à savoir si l'étude attentive de cette affaire ne laisserait pas quand même entrevoir la possibilité de mettre fin à ces graves inconvénients au moyen d'une convention, par exemple en développant au préalable, d'une manière rationnelle, les rapports de double nationalité dont parle la loi fédérale sur la naturalisation suisse et la renonciation à la nationalité suisse (art. 5).

34. On nous a demandé si un citoyen suisse qui s'était marié à l'étranger, y avait fondé une famille et s'y était fait naturaliser, sans toutefois renoncer à son droit de cité suisse, pouvait, à son retour en Suisse, ne se considérer que comme étranger ou si, au contraire, il ne devait pas être tenu, lui et sa famille, de satisfaire à ses obligations envers la Suisse ?

Nous avons répondu de la manière suivante :

A teneur de l'article 44 de la constitution fédérale, aucun canton ne peut priver un de ses ressortissants du droit d'origine ou de cité cantonal. Le droit de cité suisse ne peut donc se perdre que par renonciation volontaire ou par la mort. La renonciation toutefois est régie par certaines formalités que déterminent les articles 6 et suivants de la loi fédérale du 3 juillet 1876 sur la naturalisation suisse et la renonciation à la nationalité suisse. Aussi longtemps que ces formalités ne sont pas remplies, qu'il n'y a pas libération formelle de la part du Gouvernement cantonal, l'intéressé, sa femme et leurs enfants restent citoyens du canton d'origine et sont soumis, en ce qui concerne le père et les fils, au service militaire en Suisse, ainsi qu'à toutes les autres prestations incombant aux citoyens suisses. Une famille qui se trouve dans ces conditions n'est dès lors pas autorisée à se légitimer, vis-à-vis des autorités cantonales, au moyen de papiers délivrés par sa nouvelle patrie (voir F. féd. 1875, II. 575, chiffre 13; 1876, II. 300, chiffre 15; 1887, II. 28, chiffre 41).

35. Le nombre des enquêtes en matière de droit de cité dans le sens restreint du terme (*heimatlosat*) s'est quelque peu accru en 1887. D'un autre côté, on a pu liquider un grand nombre de cas. Cinq enquêtes ont exigé des négociations diplomatiques avec l'étranger, tandis que 4 autres, instruites par voie de procédure en matière d'*heimatlosat*, ont été liquidées par des arrêtés motivés du Conseil fédéral. Tous ces arrêtés ont été acceptés et mis aussi à exécution par les cantons condamnés à incorporer les individus en question. Notre arrêté rendu en 1887 au sujet de la famille Reglin (31 personnes), arrêté contre lequel le Gouvernement du canton d'Uri avait recouru, a été confirmé par le Tribunal fédéral. Néanmoins, le canton du Tessin a été tenu de payer au canton d'Uri, à titre de contribution aux frais d'incorporation de ces personnes, une somme de 1,500 francs.

Un nombre relativement considérable d'anciennes enquêtes ont été poussées à tel point que nous avons tout lieu d'espérer pouvoir les liquider, par des arrêtés, dans le courant de 1888.

36. Dans le Tessin, c'est le Conseil d'Etat qui nous le dit dans son rapport sur l'état actuel de la question des *heimatlosen*, 15 enquêtes ont été liquidées par des décisions du Conseil d'Etat. La commune de Balerna a recouru au grand Conseil contre 2 de ces décisions. Quant aux cas dont le grand Conseil est nanti, 2 ont été liquidés par le maintien de la décision du Conseil d'Etat, tandis qu'un nombre restreint d'enquêtes réclament encore une solution.

## Département politique

### RELATIONS AVEC L'ÉTRANGER.

Les rapports entre la Suisse et les puissances étrangères avec lesquelles nous sommes en relation ont été empreints, en 1887, de la même cordialité que pendant les années précédentes. Nous avons suivi avec calme, mais avec une attention soutenue, les graves événements qui, dans les premiers mois de l'année, ont failli déchaîner la guerre sur notre continent. La situation de la Suisse et le souci de sa neutralité nous obligent à la vigilance et ne nous permettent pas de rester indifférents aux manifestations de la politique internationale des autres Etats. Il nous est agréable de rendre ici témoignage à la manière distinguée dont nos agents diplomatiques ont à cet égard compris et rempli leur mission.

*A. Traités conclus ou ratifiés.* — A. La convention consulaire avec le Portugal, signée à Berne le 27 août 1883, ayant été ratifiée dans le courant de l'année par les pouvoirs législatifs des deux Etats, les instruments de ratification en furent échangés à Berne, le 26 décembre, entre M. le président de la Confédération et M. dos Anjos, ministre plénipotentiaire et envoyé extraordinaire de S. M. Très-Fidèle.

B. Ainsi que nous l'exposons l'année dernière, une convention d'arbitrage fut conclue le 19 janvier 1885 avec le Chili pour déterminer le mode de règlement des réclamations suisses, à raison des actes et opérations accomplis par les troupes chiliennes sur les territoires de la Bolivie et du Pérou, durant la guerre de 1882.

Dans le but d'éviter les frais considérables, les lenteurs et les difficultés de la procédure d'arbitrage, M. le baron de Gutschmid, ministre-résident d'Allemagne à Santiago, fut autorisé à passer avec le gouvernement chilien une transaction, à teneur de laquelle, moyennant le paiement par ce dernier d'une somme totale de 10,200 pesos, les réclamations suisses seraient considérées comme définitivement et entièrement éteintes. La transaction ayant été signée le 26 avril, le paiement de l'indemnité stipulée fut opéré bientôt après. Les allocations attribuées aux indemnitaires suisses représentent environ le 10 0/0 de leurs réclamations. Les indemnitaires français n'obtenant dans les mêmes conditions que du 9 0/0 et les anglais du 2 0/0, il y a lieu de se déclarer satisfait de ce résultat.

Nous tenons à relever ici l'empressement avec lequel le gouvernement de l'empire d'Allemagne s'est mis à notre disposition et la sollicitude que ses représentants à Santiago ont vouée aux intérêts de nos nationaux. Nous avons chargé notre ministre à Berlin de lui en exprimer nos remerciements.

c. Déjà, dans le courant de l'année 1884, un échange de vues avait eu lieu avec le gouvernement grand-ducal de Bade et sur l'initiative de ce dernier dans le but de simplifier la procédure de vérification et de rétablissement des bornes-frontière internationales. Les cantons intéressés s'étant déclarés d'accord avec les innovations proposées, il fut constaté, l'été dernier, que l'entente existait entre les deux gouvernements.

D. Le département politique a collaboré à un certain nombre de traités et conventions qui figurent aux rapports de gestion d'autres départements.

*B. Déclarations, dénonciations et modifications de conventions existantes, adhésions, etc.* — Le 19 juillet, les délégués des puissances à la conférence internationale pour la revision des traités avec le Japon ont été informés par une note du ministère des affaires étrangères de cet état, que la conférence



était ajournée « *sine die* ». Cette décision du gouvernement japonais a été motivée, paraît-il, par les scrupules que lui auraient causés les stipulations du projet de convention judiciaire, d'après lesquelles les nouveaux codes japonais devraient être soumis à l'approbation des puissances étrangères. Le Japon préférerait achever d'abord tous les travaux de codification, convaincu qu'ils fourniraient dans leur ensemble une preuve si éclatante de son désir sincère d'assimiler son droit et son administration aux idées de l'occident, que les puissances pourraient renoncer à la clause d'approbation. Ces travaux de codification nécessiteront sans doute plusieurs années, de sorte que la réunion de la conférence est reculée à une date très éloignée.

En 1890, d'après les promesses solennelles de son empereur, le Japon sera doté d'un parlement. Il n'est pas probable que jusqu'à l'introduction et au parfait fonctionnement de cette institution, le gouvernement impérial consentirait à ouvrir le pays aux étrangers. Une des stipulations essentielles des nouveaux projets de conventions resterait donc à l'état de lettre morte. Cette considération paraît avoir également contribué au renvoi à longue échéance de la reprise des négociations.

*C. Traités projetés.* — Les négociations avec la République de l'Equateur pour la conclusion d'un traité d'amitié, d'établissement et de commerce ont été renouées à Paris entre les ministres plénipotentiaires des deux états.

*D. Cas spéciaux.* — A. Toutes nos démarches auprès du gouvernement espagnol, renouvelées sans relâche pendant plus de trente ans, en vue d'obtenir la liquidation des créances des anciens régiments suisses au service de la couronne d'Espagne étant demeurées absolument infructueuses, nous avons résolu d'abandonner la voie des négociations diplomatiques et nous avons chargé notre consul général à Madrid, assisté de deux mandataires spéciaux, de poursuivre le recouvrement de ces créances devant la commission de la dette publique du royaume. Cette nouvelle procédure a fourni de meilleurs résultats: notre consul général a réussi à encaisser les arriérés de solde de deux régiments se montant, frais déduits, à la somme de fr. 383,146.

Comme le versement opéré par la commission de la dette ne représente qu'une partie des créances de nos régiments, nous l'avons constitué en fonds spécial sous le titre: « *Arriérés de solde et de pensions des anciens régiments suisses au service de l'Espagne* », et notre département des finances a été chargé de l'administrer avec les autres sommes de la même provenance qui pourront venir s'y joindre par la suite.

Lorsque la question aura enfin trouvé sa solution définitive, nous introduirons la procédure de répartition parmi les intéressés.

B. Les sociétés de la Croix-Rouge ont tenu leur quatrième conférence internationale à Carlsruhe du 22 au 27 septembre. Les délégués de vingt-et-un des gouvernements signataires de la convention de Genève ont pris part aux délibérations. Nous y avons également envoyé une délégation.

Les documents relatifs à la nouvelle conférence ont été publiés par les soins du comité central des sociétés allemandes de la Croix-Rouge.

c. Les conditions de la libération des engagés volontaires dans la légion étrangère ont été rendues encore plus sévères par une nouvelle décision du ministre de la guerre de la République française. Dans les premiers jours de l'année, nous fûmes informés que les engagements contractés par des jeunes gens âgés de moins de dix-huit ans ne pourraient plus être annulés qu'à titre exceptionnel. Nous avons cru devoir appeler sur cette situation l'attention des gouvernements cantonaux et du public, afin de dissiper les espérances illusoires de ceux qui persisteraient à solliciter l'annulation d'enrôlements

inconsidérés, et de prévenir nos jeunes concitoyens des conséquences d'un engagement dans la légion étrangère.

Malgré cet avertissement, nous avons eu à nous occuper, cette année, de 13 demandes de libération ; 7 furent transmises à Paris avec notre recommandation, mais 3 seulement purent être prises en considération par le gouvernement français. Dans 6 cas nous refusâmes d'accorder notre intervention, persuadés qu'elle demeurerait infructueuse.

D. Le bulletin des lois allemand publia, le 25 janvier, une ordonnance de l'empereur, prohibant jusqu'à nouvel ordre l'exportation des chevaux sur toutes les frontières de l'empire. Le chancelier était autorisé à faire des exceptions à cette défense générale et à prendre, au besoin, des mesures de contrôle.

Au moment de l'entrée en vigueur de cette ordonnance, l'administration de la régie fédérale des chevaux avait encore en Allemagne une colonne de 220 chevaux qu'elle venait d'acheter. Sur nos sollicitations immédiates, l'exportation en fut accordée sans difficulté.

La mesure d'interdiction fut levée le 9 juillet.

E. Nous avons eu à nous occuper de nouveaux assassinats de Suisses dans les colonies du sud du Chili et de nombreuses réclamations à propos de l'état d'insécurité qui paraît y régner. Le gouvernement chilien a fait bon accueil aux représentations que nous avons cru devoir lui soumettre et a promis d'en tenir compte dans la mesure du possible. Il y a lieu d'espérer qu'avec l'achèvement des lignes de chemins de fer que l'on construit maintenant pour relier les colonies avec la capitale et les grands centres du pays, un ordre de choses plus régulier et plus conforme aux exigences de la vie sociale finira par s'y établir. En attendant, nous ne négligeons rien pour protéger les intérêts de nos ressortissants qui sont allés y fixer leur domicile et notre consul à Valparaíso nous facilite notre tâche par son activité et son dévouement.

F. Le 20 mai au soir, un réfugié italien, le professeur Sbarbaro, à Lugano, voulant accompagner en voiture une dame Passerini que des gendarmes suisses allaient remettre aux autorités italiennes, tomba entre les mains de la police royale dans les circonstances suivantes. Au milieu du village de Chiasso, sur le pont de la Faloppia, les chevaux prirent peur ; malgré tous les efforts du cocher, l'équipage partit à fond de train, traversa la frontière et ne put être arrêté qu'au poste de la douane italienne de Chiasso. Là, Sbarbaro, ayant été reconnu, fut déclaré en état d'arrestation, tandis que les gendarmes suisses étaient autorisés à reprendre le chemin de la frontière avec l'équipage et la Passerini qu'ils remettaient quelques instants après aux agents italiens à la gare de Chiasso.

Le gouvernement tessinois fut immédiatement prié d'ouvrir une enquête sur ces faits ; celle-ci nous convainquit que l'arrestation de Sbarbaro était due à des circonstances fortuites, sans qu'il y eût ni irrégularité ni faute commise par la police des deux Etats. Nous pouvions, dès lors, nous désintéresser des suites de cette arrestation. Nous nous bornâmes, en conséquence, à communiquer au chargé d'affaires d'Italie, le résultat de l'enquête dans un pro memoria avec la prière d'en faire part à son gouvernement. Dans cette pièce, nous appelions la bienveillante attention du gouvernement royal sur certains précédents et sur la jurisprudence internationale en pareille matière, déclarant, du reste, nous en remettre absolument à sa sagesse et à son appréciation éclairée pour décider s'il y avait lieu de confirmer cette jurisprudence si généreuse et si chevaleresque en remettant Sbarbaro en liberté.

Cette communication resta sans réponse, de sorte que nous ignorons quelles résolutions le gouvernement italien crut devoir prendre et si l'arrestation du professeur Sbarbaro fut maintenue.

g. Dans le courant de l'année, plusieurs Suisses furent expulsés du territoire d'Alsace-Lorraine pour participation ou sous le soupçon d'avoir pris part à des menées hostiles à l'ordre de choses établi. Dans aucun des cas, notre intervention en faveur de nos ressortissants ne fut couronnée de succès, l'Allemagne se plaçant au point de vue de la stricte application du traité d'établissement pour justifier ces mesures de rigueur.

h. Le 23 août, nous avons accordé notre approbation au procès-verbal de description de la frontière Italo-Suisse près de Chiasso, dressé le 20 octobre 1886 par les commissaires des deux pays. Nous attendons encore la ratification de l'Italie.

i. La question de la démarcation de la frontière Franco-Suisse entre le Valais et la Savoie a fait l'objet de nouveaux et laborieux pourparlers entre notre ministre à Paris et le ministère des affaires étrangères de la République française. Il est aujourd'hui à peu près certain que les deux gouvernements finiront par tomber d'accord sur le mode de procéder et l'étendue de la frontière qui devra être soumise à une vérification.

k. La correction de la Wuttach, près de Schleithelm, a donné lieu à un remaniement de la frontière dont nous vous entretiendrons dans notre prochain rapport de gestion.

l. Le gouvernement français a accepté nos propositions de faire déterminer la frontière le long du ruisseau de la Rançonnière, près des Brenets, par une commission internationale. Nous aurons à revenir sur les opérations des commissaires.

m. Nous croyons superflu de vous signaler une série d'opérations de bornage de moindre importance, qui ont eu lieu, en 1887, sur la frontière Suisse.

n. La ligne du stand du village français de Divonne-les-Bains ayant été établie de manière à constituer un danger pour les habitants du village vaudois de Chavannes-de-Bogis, nous avons chargé notre ministre à Paris de faire des démarches auprès du gouvernement français, pour qu'il fût porté remède à cet état de choses.

Une enquête ayant été ouverte immédiatement par ordre du ministre de l'intérieur, la municipalité de Divonne reconnut d'elle-même que les réclamations suisses étaient bien fondées et promit de faire exécuter les constructions nécessaires (pare-balles) pour protéger la commune de Chavannes. Nous avons lieu de croire que cet engagement a été tenu, car nous n'avons plus entendu parler de l'incident.

o. Nous vous exposons l'an dernier que deux Suissesses avaient été arrêtées à la gare du Central à Bâle par les employés des péages allemands, au moment où elles s'apprétaient à introduire en Alsace par contrebande une quantité de montres, qu'elles portaient dissimulées sous leurs vêtements; qu'elles avaient été transportées à Huningue à travers notre territoire, écrouées dans les prisons de cette ville, puis remises en liberté quelques jours après sur l'ordre de l'autorité supérieure des douanes allemandes.

Sur nos réclamations immédiates, le gouvernement allemand s'empressa de reconnaître l'illégalité de l'arrestation de ces femmes, par conséquent aussi celle de leur transport à Huningue et de leur détention dans les prisons de cette ville. Il n'hésita pas à nous exprimer ses regrets au sujet de ces faits, ajoutant que des mesures avaient été prises pour qu'ils ne se reproduissent plus à l'avenir. Il accueillit de même une demande d'indemnité pour le préjudice matériel causé à ces deux personnes par leur arrestation et leur détention et



réprimanda son fonctionnaire fautif. Les montres saisies sur elles demeurèrent, par contre, confisquées, en vertu des dispositions de l'art. 4, §§ 1 et 2 de la convention du 7 août 1873 concernant l'établissement d'un bureau allemand d'expédition douanière à la gare du Central à Bâle. Nous avons, du reste, reconnu d'emblée la parfaite légalité de la séquestration et confiscation de ces montres.

La déclaration du gouvernement allemand nous ayant paru satisfaisante, l'indemnité réclamée fut versée entre les mains de nos deux ressortissantes et nous considérâmes l'incident comme clos.

p. Le 26 novembre 1886, au soir, des douaniers italiens montés sur une pirogue de chasse arrêtrèrent sur le lac de Lugano, près de Morcote, deux sujets italiens, les nommés Colombo et Salorali, et séquestrèrent leur barque avec les marchandises qui s'y trouvaient. Le gouvernement tessinois protesta contre cette arrestation opérée, disait-il, dans les eaux communes du lac, et nous pria d'adresser à Rome les réclamations d'usage. Une enquête approfondie nous convainquit que les protestations du Tessin étaient absolument fondées.

En effet, au point de vue de la propriété internationale des eaux, le lac de Lugano se décompose en trois parties bien distinctes : une partie entièrement suisse, où les deux rives opposées appartiennent à la Suisse; une partie italienne enclavée entre deux rives italiennes, et une troisième, où des deux rivages opposés l'un est suisse et l'autre italien. Dans cette dernière partie, le « *lago promiscuo*, » le lac est considéré comme commun aux deux pays et, d'après un usage constant, aucune arrestation pour contravention de douane ne peut y avoir lieu. Les instructions et règlements douaniers des deux pays sont conformes à cet usage.

Comme il n'était pas contestable que l'arrestation avait bien été faite dans les eaux communes du lac, nous chargeâmes notre ministre à Rome de demander que la barque et les marchandises séquestrées fussent restituées, les agents fautifs réprimandés et des instructions données pour prévenir le retour de faits semblables.

La réponse de l'Italie fut un refus net de faire droit à ces réclamations. Contestant l'illégalité de l'arrestation, le gouvernement italien dit n'avoir pas connaissance d'usages suivant lesquels il y aurait pleine liberté de contrebande sur les eaux communes. Il nous proposa, par contre, soit de régler par une convention analogue à celle conclue entre l'Italie et l'Autriche pour le lac de Garde la question générale de la navigation et de la surveillance douanière sur le lac de Lugano, soit de partager le lac dans la partie commune par une ligne idéale également distante des deux rives qui déterminerait la frontière entre les deux Etats.

Cette proposition ne pouvait nous agréer. Pour tenir compte du désir de l'Italie de voir une entente s'établir, nous ne refusâmes pas, néanmoins, d'examiner dans quelle mesure elle serait susceptible d'être prise en considération, dès que notre réclamation aurait été réglée conformément à la pratique immémoriale et aux usages formellement reconnus par les deux pays.

Nous attendons encore la réponse de l'Italie à ces nouvelles communications.

o. Le 21 avril, vers sept heures du soir, un incident regrettable se produisit à Ponte-Tresa. Les nommés Giani Alessandro, Pellegrini Giulio et Pellegrini Cesare, tous trois de Ponte-Tresa (Suisse), étaient occupés à pêcher dans la Tresa en amont du pont et se tenaient dans leur embarcation à proximité de la rive italienne, lorsque le lieutenant Rusconi, des douaniers royaux, les invita à se retirer. Sur leur refus d'obtempérer, le lieutenant Rusconi donna l'ordre à un sous-brigadier de s'emparer de la barque; mais dans cette tentative l'agent fut désarmé et fait prisonnier par les pêcheurs, qui l'emmenèrent à

Ponte-Tresa, où il fut, du reste, remis en liberté dès que procès-verbal eut été dressé.

Le 26 avril, le gouvernement tessinois nous fit rapport sur cette affaire, demandant que des réclamations fussent adressées à Rome à propos de ces faits, la juridictions de la pêche dans la Tresa appartenant à la Suisse, à teneur du règlement international du 22 juillet 1764, revu et confirmé par la convention de Lugano des 5 octobre 1861 et 11 avril 1862 (Rec. off., anc. série, VII, 236, neuvième question, in fine).

De son côté, le chargé d'affaires d'Italie à Berne remit au président de la Confédération, le 3 mai, une note verbale dans laquelle il posait en fait que l'incident avait eu lieu sur territoire italien, en dehors de la zone de juridiction reconnue à la Suisse par la convention de Lugano. Le gouvernement italien envisageait que la partie du cours de la Tresa sur laquelle la Suisse a droit de juridiction est limitée à l'est par le pont de Ponte-Tresa et à l'ouest par celui de Cremenaga. L'incident s'étant produit en amont du premier de ces ponts, dans les eaux italiennes, l'affaire devait relever, selon lui, de la juridiction italienne. Donnant suite à cette manière de voir, les autorités du royaume avaient immédiatement ouvert une enquête contre les pêcheurs suisses pour contravention à la loi sur la pêche et pour attentat sur la personne d'un agent dans l'exercice de ses fonctions.

Les différentes questions d'ordre international soulevées par cet incident contraignirent notre département politique à se livrer à de laborieuses recherches et à requérir le préavis de plusieurs départements, avant de nous soumettre ses propositions. Ces travaux préparatoires absorbèrent le reste de l'année. Nous aurons donc l'honneur de vous entretenir de la suite de cette affaire dans notre prochain rapport de gestion.

#### REPRÉSENTATION DE LA SUISSE A L'ÉTRANGER.

Le nombre de nos établissements consulaires a été porté, en 1887, de 94 à 101. Dans ce nombre, les 27 vice-consulats adjoints en même résidence aux consulats généraux ou consulats ne se trouvent pas compris. Nous comptons ainsi 128 agents consulaires en pays étrangers.

De même que les années précédentes, de nombreuses demandes de création de postes consulaires et d'offres de service à cet effet nous sont parvenues.

Les demandes concernant Berlin, Brisbane (Queensland), Cognac, Gothenbourg, Kehl, Lille, Malaga, Malte, le Maroc et Santa Cruz de Tenerife (îles Canaries) n'ont pas été prises en considération, ne correspondant pas à des besoins réels. Par contre, la question de l'érection de postes consulaires dans plusieurs districts de la Grèce et dans le territoire des républiques de l'Amérique centrale (Guatemala, Salvador, Nicaragua, Honduras et Costa Rica) nous a paru mériter un examen approfondi et est encore à l'étude.

Nous espérons parvenir à créer prochainement au moins un vice-consulat dans les colonies du Sud du Chili. Les services exceptionnels qu'il sera appelé à rendre aux émigrés suisses et les conditions particulièrement défavorables dans lesquelles il devra fonctionner, nous obligeront de lui allouer une indemnité relativement considérable. Nous n'hésiterons pas à vous demander les crédits nécessaires à cet effet.

Les études sur la réorganisation de notre corps diplomatique et consulaire et sur la question de l'introduction de consulats de carrière (motion Comtesse) n'ont pas encore trouvé leur solution. Bien que les événements de la politique internationale aient occasionné à notre département politique un surcroît de travail et absorbé presque tout son temps, il n'a pas perdu de vue cette question sur laquelle il sera à même de nous présenter prochainement un rapport. Nous aurons donc à y revenir dans notre rapport de gestion sur l'exercice actuel.

## NATURALISATIONS.

Le département politique a eu à s'occuper, en 1887, de 982 requêtes en autorisation d'acquérir la nationalité suisse (768 en 1886), dont 272 remontent aux précédents exercices.

De ces 982 demandes,

664 (447 en 1886) ont été agréées, y compris 4 cas de retour à la nationalité suisse;

21 (35 en 1886) ont été rejetées, ne satisfaisant pas aux conditions de la loi;

15 (14 en 1886) ont été retirées par les requérants;

114 (dont 103 de date très ancienne) ont été considérées comme retirées, les intéressés ayant, pendant plusieurs années, négligé de fournir les justifications requises par la loi et laissé sans réponse les offices du département;

463 étaient encore en instance le 31 décembre.

—  
982

Nous avons en outre traité 56 cas d'une portée générale concernant des questions de naturalisation.

Dans trois cas, nous nous sommes vus obligés d'annuler l'autorisation accordée, les requérants n'ayant pu acquérir la naturalisation dans un canton ou une commune suisse et réclamant les pièces déposées aux archives du Conseil fédéral pour recouvrer leur nationalité originaire.

De même qu'en 1886, la plupart des requérants étaient ressortissants allemands. Des 982 requêtes mentionnées ci-dessus, 664 concernent les Allemands; les Français suivent au nombre de 171, puis viennent les Italiens (45), les Autrichiens (45), les Russes (17), les Américains (13), les Anglais (3), les Belges (3), enfin 3 ressortissants du Liechtenstein, 2 Hollandais, 1 Roumain, 1 Espagnol, 1 Suédois, 1 Portugais et 1 Grec. Dans 11 cas, la nationalité des requérants n'a pu être constatée d'une manière absolument certaine.

125 requérants étaient mineurs; 416 étaient célibataires (les mineurs y compris); 516 étaient mariés, 47 veufs ou veuves et 3 divorcés.

Dans les 982 requêtes étaient compris 1,330 enfants, dont 757 garçons et 573 filles.

Le nombre total des candidats en naturalisation a donc été en 1887, y compris les femmes mariées, de 2,828 (2,065 en 1886).

Les 664 autorisations de naturalisation accordées en 1887 se répartissent entre 504 Allemands, 98 Français, 19 Autrichiens, 16 Italiens, 10 Américains, 7 Russes, 3 Belges, 2 Anglais, 1 Suédois et 1 ressortissant du Liechtenstein. Trois personnes étaient heimathlos.

Dans ces 664 autorisations étaient compris 1,006 enfants, dont 525 garçons et 481 filles.

Le nombre total des personnes auxquelles nous avons accordé l'autorisation de naturalisation, y compris les femmes mariées, a donc été de 1971 pour l'exercice écoulé (1,435 en 1886).

Quant aux certificats de domicile délivrés aux candidats en naturalisation, qui ont obtenu l'autorisation, ils se répartissent comme suit entre les cantons:

Zurich 180, Bâle-Ville 141, Genève 71, Berne 44, Saint-Gall 38, Neuchâtel 34, Thurgovie 30, Vaud 24, Argovie 22, Soleure 14, Bâle-Campagne 12, Lucerne 10, Schaffhouse et Grisons 8, Glaris 6, Fribourg 5, Zoug, Appenzell-Rhodes extérieures et Tessin 4, Valais 3, Schwyz 2.

---



## ÉTAT INDÉPENDANT DU CONGO

## Décret relatif à l'arrestation des marins déserteurs

11 avril 1888 (1)

Article premier. — Les consuls des Puissances étrangères pourront faire arrêter et renvoyer soit à bord, soit dans leur pays, tout marin qui aurait déserté des bâtiments de leur nation dans un des ports de l'Etat du Congo. A cet effet, ils s'adresseront par écrit à l'autorité locale compétente et justifieront à la satisfaction de celle-ci que l'individu qu'ils réclament faisait partie dudit équipage. Sur cette demande, ainsi justifiée, la remise leur sera accordée.

A défaut ou en l'absence de consul, les capitaines pourront, en suivant la même procédure, faire arrêter et se faire remettre les marins qui auraient déserté de leur bord.

Il sera donné aux consuls et, à leur défaut, aux capitaines toute aide pour la recherche et l'arrestation desdits déserteurs qui seront même détenus et gardés dans les prisons de l'Etat, à la réquisition et aux frais des consuls ou des capitaines, jusqu'à ce que ceux-ci aient trouvé une occasion de les faire partir. Si, pourtant, cette occasion ne se présentait pas dans un délai de quinze jours à compter du jour de l'arrestation, les déserteurs seraient mis en liberté et ne pourraient plus être arrêtés pour la même cause.

Il est entendu que les marins sujets de l'Etat seront exceptés de la présente disposition, à moins qu'ils ne soient naturalisés citoyens d'un autre pays.

Si le déserteur avait commis quelque délit au Congo et que l'autorité judiciaire en fût saisie, sa remise serait différée jusqu'à ce que le tribunal compétent eût rendu son jugement, et que ce jugement eût reçu son exécution.

Art. 2. — Les dispositions du présent décret sont subordonnées à la condition de la réciprocité de la part des Etats étrangers. Les actes établissant cette réciprocité seront publiés au *Bulletin officiel*.

Art. 3. — Notre Administrateur Général du Département des Affaires étrangères règlera tout ce qui a trait à l'exécution du présent décret qui entrera en vigueur ce jour.

Donné à Laeken, le 11 avril 1888.

LÉOPOLD.

## ÉTAT INDÉPENDANT DU CONGO

## Décret relatif aux Marques de fabrique et de commerce

26 avril 1888 (2)

Article premier. — Est considéré comme marque de fabrique ou de

(1) *Bulletin officiel*, 1888, V.(2) *Bulletin officiel*, 1888, V.

commerce tout signe servant à distinguer les produits d'une industrie ou les objets d'un commerce.

Peut servir de marque dans la forme distinctive qui lui est donnée par l'intéressé, le nom d'une personne ainsi que la raison sociale d'une maison de commerce ou d'industrie.

Art. 2. — Nul ne peut prétendre à l'usage exclusif d'une marque s'il n'en a déposé le modèle en triple, avec le cliché de sa marque, au Département des Affaires étrangères.

Art. 3. — Celui qui le premier a fait usage d'une marque peut seul en opérer le dépôt.

Art. 4. — Sont admis indistinctement au bénéfice du présent décret, les étrangers aussi bien que les Congolais pour les produits d'établissements d'industrie ou de commerce exploités dans l'Etat ou hors de l'Etat.

Art. 5. — Notre Administrateur Général du Département des Affaires étrangères est chargé de régler tout ce qui a trait au présent décret, notamment les conditions et formalités du dépôt, les taxes à percevoir, les peines applicables à la contrefaçon et autres infractions en matière de marques.

Art. 6. — Le présent décret entrera en vigueur ce jour.

Donné à Bruxelles, le 26 avril 1888.

LÉOPOLD.

— L'arrêté d'exécution prévu par l'art. 5 du décret précédent a été rendu à la date du 27 avril 1888. En voici les termes :

Article premier. — Les actes de dépôt de marques de fabrique ou de commerce seront inscrits sur un registre spécial et signés tant par le déposant ou son fondé de pouvoirs que par l'Administrateur Général ou son délégué. La procuration reste annexée à l'acte. Celui-ci énonce le jour et l'heure du dépôt. Il indique le genre d'industrie ou de commerce pour lequel le déposant a l'intention de se servir de la marque.

Une expédition de l'acte de dépôt est remise au déposant.

Il sera fait au *Bulletin officiel* mention des marques déposées.

Art. 2. — Il est payé pour chaque marque déposée une taxe de vingt-cinq francs.

Art. 3. — Le déposant devra fournir :

1° Un modèle en triple exemplaire de la marque adoptée. Ce modèle devra être tracé dans un cadre qui ne pourra dépasser huit centimètres de haut sur dix centimètres de large ;

2° Un cliché de la marque. Les dimensions de ce cliché, qui sera en métal, ne pourront excéder celles du cadre susmentionné.

Art. 4. — Une expédition du procès-verbal sera délivrée au déposant contre paiement de la taxe ; une autre sera transmise à la direction de la Justice au Congo. Sur chacune de ces expéditions sera collé l'un des modèles de la marque déposée.

Art. 5. — Une marque ne peut être transmise qu'avec l'établissement dont elle sert à distinguer les objets de fabrication ou de commerce.

La transmission n'a d'effet à l'égard des tiers, qu'après le dépôt d'un extrait de l'acte qui la constate. Il sera fait mention, en marge de l'acte de dépôt, de la transmission de la marque, et copie en sera inscrite sur l'expédition remise à la partie intéressée et à la direction de la Justice au Congo.

Toute transmission de marque par acte entre vifs ou testamentaire est soumise à une taxe de dix francs.

Art. 6. — Sont punis d'une amende de vingt-six francs à deux mille francs

et d'une servitude pénale de huit jours à six mois, ou d'une de ces peines seulement :

A. — Ceux qui ont contrefait une marque et ceux qui ont frauduleusement fait usage d'une marque contrefaite ;

B. — Ceux qui frauduleusement ont apposé sur les produits de leur industrie ou les objets de leur commerce, une marque appartenant à autrui ;

C. — Ceux qui ont sciemment vendu, mis en vente ou en circulation des produits revêtus d'une marque contrefaite ou frauduleusement apposée.

Art. 7. — S'il existe des circonstances atténuantes, les peines de servitude pénale et d'amende pourront être réduites au-dessous du minimum fixé par l'article 6.

Art. 8. — La confiscation spéciale pourra être prononcée conformément à l'art. 34 du décret du 7 janvier 1886.

Art. 9. — L'action publique ne peut être poursuivie que sur la plainte de la partie lésée.

Art. 10. — Le dépôt d'une marque fait en contravention aux dispositions légales sera déclaré nul à la demande de tout intéressé.

Avis du jugement prononçant la nullité d'un acte de dépôt, après qu'il aura acquis force de chose jugée, sera transmis par le greffier au Département des Affaires étrangères qui veillera à ce que ce jugement soit mentionné en marge de l'acte de dépôt.

Art. 11. — Les intéressés pourront obtenir connaissance, sans frais, des marques déposées.

Bruxelles, le 27 avril 1888.

EDM. VAN EETVELDE.

---





## QUATRIÈME PARTIE

---

### CHRONIQUE

---

#### ALLEMAGNE

Le *Reichsanzeiger* a publié, le 15 juin, l'avis suivant :

Le royal martyr a cessé de souffrir.

Par un décret de Dieu, S. M. l'Empereur et Roi Frédéric, notre très gracieux souverain, est entré aujourd'hui, un peu après onze heures du matin, dans le repos éternel, après une longue et cruelle souffrance qu'il a endurée avec une fermeté admirable et une entière résignation aux volontés divines.

La famille royale et notre peuple, qui a perdu en si peu de temps deux souverains, déplorent profondément la mort prématurée de leur Empereur bien aimé.

Berlin, le 15 juin 1888.

(*Le Conseil des Ministres.*)

#### Ordre du jour de l'Empereur à l'armée.

Le 15 juin, l'ordre du jour qui suit a été adressé par l'Empereur Guillaume II à l'armée :

Alors que l'armée vient de quitter le deuil de son Empereur et Roi, mon vénéré grand-père Guillaume I<sup>er</sup>, dont le souvenir impérissable restera gravé dans tous les cœurs, elle éprouve aujourd'hui une nouvelle perte cruelle en la personne de mon très cher et bien-aimé père, l'Empereur et Roi Frédéric III, qui est décédé ce matin à 11 h. 5.

C'est à une époque de deuil vraiment grave que la volonté de Dieu me place à la tête de l'armée, et c'est le cœur profondément ému que j'adresse les premières paroles à mon armée.

Mais la confiance avec laquelle je prends la place à laquelle la volonté divine m'appelle est absolue et inébranlable ; car je connais la force du sentiment de l'honneur et du devoir que mes glorieux aïeux ont implanté dans l'armée, et je sais jusqu'à quel point ce sentiment s'est maintenu à travers tous les temps.

Dans l'armée, la solide et inébranlable obéissance au chef suprême est un héritage qui se transmet de père en fils, de génération en génération.

Je vous exhorte à contempler mon grand-père, que vous avez tous devant les yeux, à contempler l'image du chef d'armée glorieux et vénérable, qui ne saurait être plus belle ni mieux parler au cœur, et mon père chéri, qui avait déjà acquis, comme prince héréditaire, une place d'honneur dans les annales de l'armée, et une longue série de glorieux ancêtres, dont les noms brillent dans l'histoire et dont le cœur était rempli d'amour pour l'armée.

Nous appartenons l'un à l'autre, moi et l'armée : nous sommes nés l'un pour l'autre, et nous resterons unis par un lien indissoluble, soit que nous ayons, par la volonté de Dieu, la paix ou la tempête.

Vous allez maintenant me prêter le serment de fidélité et d'obéissance, et je vous promets de toujours me rappeler que les regards de nos ancêtres me contemplent de l'autre monde, et que j'aurai un jour à leur rendre compte de la gloire et de l'honneur de l'armée.

Château de Friedrichskron, le 15 juin 1888.

GUILLAUME.

### Rescrit de l'Empereur à la marine.

Le 16 juin, l'Empereur Guillaume II a adressé à la marine le rescrit suivant pour annoncer que, par suite de la mort de l'Empereur Frédéric III, il prend le commandement en chef :

J'adresse mes premières paroles à la marine dans un moment vraiment bien grave.

Je viens à peine de quitter le deuil de mon grand-père inoubliable, l'empereur Guillaume, qui, l'an dernier encore à Kiel, exprimait sa vive satisfaction au sujet du développement de la marine, que déjà les drapeaux s'inclinent devant le cercueil de mon père bien-aimé, qui s'intéressait si vivement au progrès de la marine.

Mais les grandes douleurs fortifient l'esprit et le cœur de l'homme; c'est pourquoi nous envisageons l'avenir avec confiance, en ayant devant les yeux les portraits de mon grand-père et de mon père.

La marine sait que je suis très heureux de lui appartenir par un lien extérieur et que j'éprouve pour elle, comme mon bien-aimé frère Henri, un intérêt des plus vifs. J'ai appris à connaître son dévouement et son sentiment du devoir.

Celui qui vit dans la marine sait que chacun est prêt à sacrifier sa vie pour l'honneur du drapeau allemand.

C'est pourquoi je puis garantir que, dans les moments graves, nous serons certainement unis et que, dans les jours heureux comme dans les jours malheureux, nous serons toujours disposés à verser notre sang pour sauvegarder l'honneur du drapeau allemand et la gloire de la patrie allemande.

Dieu bénira nos efforts.

Dans un autre rescrit, l'Empereur fixe la date de la prestation de serment du chef de l'amirauté, des officiers et des autres fonctionnaires de la marine.

### Proclamation au peuple prussien.

Le 18 juin, l'Empereur Guillaume II a adressé au peuple prussien la proclamation suivante :

A mon peuple !

Un décret de Dieu nous a imposé de nouveau le deuil le plus cruel. La tombe s'est à peine refermée sur la dépouille mortelle de l'Empereur, mon inoubliable grand-père, et l'Empereur mon bien-aimé père vient, à son tour, d'être appelé de ce monde à la paix éternelle.

L'héroïque énergie, procédant de la soumission chrétienne, avec laquelle il a su, malgré ses souffrances, être à la hauteur de ses devoirs royaux, semblait permettre d'espérer qu'il serait conservé plus longtemps à la patrie. Dieu en a disposé autrement.

Il n'a été accordé au royal martyr, dont le cœur battait pour tout ce qui est grand et beau, qu'un petit nombre de mois pour montrer aussi sur le trône les nobles qualités de l'esprit et du cœur qui lui ont gagné l'amour de son peuple.

Aussi longtemps qu'il battra des cœurs allemands, on pensera avec reconnaissance aux vertus qui le paraient, aux victoires qu'il a remportées autrefois sur les champs de bataille ; et une gloire ineffaçable éclairera dans l'histoire de la patrie sa figure chevaleresque.



Appelé à monter sur le trône de mes ancêtres, j'ai pris en main le Gouvernement en portant mes regards vers le Roi de tous les Rois, et j'ai fait la promesse à Dieu d'être pour mon peuple, à l'exemple de mes ancêtres, un prince juste et doux, de pratiquer la piété et la crainte de Dieu, de défendre la paix, de poursuivre le bien-être du pays, de porter secours aux pauvres et aux malheureux, d'être un gardien fidèle du droit.

Quand je demande à Dieu de m'accorder la force nécessaire pour remplir ces devoirs royaux qui me sont imposés de par sa volonté, je m'y sens porté par la confiance que j'ai dans le peuple prussien, confiance que confirme en moi un regard en arrière sur notre histoire. Dans les bons comme dans les mauvais jours, le peuple de Prusse est toujours demeuré fidèle à son roi.

Cette fidélité, dont, dans tous les temps difficiles et au milieu de tous les dangers, la solidité s'est toujours montrée inébranlable vis-à-vis de mes ancêtres, je compte aussi sur elle, parce que j'ai conscience d'y répondre de tout cœur comme prince fidèle d'un peuple fidèle, tous deux également dévoués à la patrie commune. C'est sur cette conscience de la réciprocité d'amour qui m'unit à mon peuple, que je fonde l'espoir que Dieu m'accordera la force et la sagesse nécessaires pour m'acquitter de mes devoirs royaux pour le bien de la patrie.

Potsdam, le 18 juin 1888.

GUILLAUME.

Le 21 juin, le prince de Bismarck a annoncé au Conseil fédéral, dans les termes suivants, la mort de l'Empereur Frédéric et l'avènement de l'Empereur Guillaume II :

Sa Majesté l'Empereur, pénétré de la grandeur de la responsabilité qui pèse sur ses épaules, assume la responsabilité dans le sentiment des devoirs que doit remplir l'homme appelé par Dieu à succéder à son bienheureux grand-père et à son père, et dans la confiance que lui inspire l'assistance que ses hauts alliés et confédérés lui prêteront dans l'accomplissement de ses devoirs impériaux. Dans l'accomplissement de la tâche que lui assigne la constitution de l'Empire, Sa Majesté compte fermement sur les sentiments de fidélité à la confédération et sur la coopération empressée des princes confédérés et des villes libres.

L'Empereur considère comme la plus haute de ces tâches le maintien de la Constitution de l'Empire et la protection du territoire de l'Empire, ainsi que de tous les droits établis dans les limites de cet Empire. Cette protection, stipulée par la constitution, couvre les droits sanctionnés par les traités de tous les Etats particuliers de la Confédération avec le même effet que les droits de l'ensemble des Etats confédérés, et Sa Majesté voit dans la consciencieuse réalisation de cette protection l'accomplissement d'un devoir que les traités imposent à la Prusse et un des devoirs d'honneur qui s'imposent à l'Empereur. La confiance que les princes allemands et les villes libres ont dans les sentiments de fidélité à la Confédération qui les animent tous, et leur union, qui s'est affirmée dans le Conseil de la Confédération, ont affermi l'Empire, l'ont rendu fort et ont rendu féconds les efforts faits par tous les Membres de la Confédération pour assurer le salut de l'Allemagne. Sa Majesté l'Empereur s'efforcera de maintenir cette confiance et cette union entre les Gouvernements confédérés avec le même soin que ses prédécesseurs, qui reposent maintenant en Dieu, ont apporté à les développer et y ont réussi.

Dans la politique intérieure, comme dans la politique extérieure, Sa Majesté veut suivre les voies dans lesquelles ses prédécesseurs dans la dignité impériale se sont concilié l'amour de leurs confédérés et ont gagné la confiance des puissances étrangères, tellement que ces puissances voient dans la puissance de l'Empire allemand une garantie pour la paix de l'Europe.

Sa Majesté a convoqué le Reichstag pour le 25 de ce mois, pour faire connaître ses intentions et dissiper personnellement tous les doutes répandus à ce sujet, et Elle m'a chargé d'exprimer le ferme espoir que Sa Majesté pourra compter sur l'assistance et les sentiments de fidélité du Conseil fédéral pour la

réalisation ultérieure des principes qui avaient guidé ses ancêtres depuis le rétablissement de l'Empire.

L'ouverture du Reichstag a eu lieu le 25 juin.

L'Empereur a lu le discours suivant :

Messieurs,

C'est en proie à une profonde douleur que je me présente devant vous et je sais que vous partagez mon chagrin.

Le souvenir récent des pénibles souffrances de feu mon illustre père et le fait émouvant que, trois mois après la mort de Sa Majesté l'Empereur Guillaume, j'ai été appelé à monter sur le trône, exercent la même influence sur les cœurs de tous les Allemands, et notre douleur a trouvé un grand écho dans tous les pays du monde.

Sous l'impression de cette perte, je prie Dieu de me donner la force d'accomplir les devoirs importants que, par sa volonté, je suis appelé à remplir.

Répondant à cet appel, j'ai devant les yeux l'exemple que l'Empereur Guillaume, après des guerres difficiles, a laissé à ses successeurs par le fait de son Gouvernement pacifique, exemple auquel a répondu aussi le Gouvernement de feu mon auguste père, en tant que la maladie et la mort n'ont pas empêché la réalisation de ses desseins.

Je vous ai convoqués, Messieurs, pour faire connaître devant vous au peuple allemand que je suis résolu à suivre, comme Empereur et comme Roi, les mêmes voies que celles dans lesquelles feu mon auguste grand-père a gagné la confiance de ses contemporains, l'amour du peuple allemand et les hommages sympathiques de l'étranger.

Il est au pouvoir de Dieu que je réussisse dans cette tâche. Quant à moi, je veux, par un labeur sérieux, poursuivre ce but. Les missions les plus importantes de l'Empereur d'Allemagne résident sur le terrain de la sécurité militaire et politique à donner à l'empire au dehors, et, à l'intérieur, dans le devoir de surveiller l'exécution des lois d'Empire.

La première de ces lois est la Constitution de l'Empire. La sauvegarder et la défendre dans tous les droits qu'elle garantit aux deux corps légiférants de la nation et à chaque Allemand, de même que dans les droits qu'elle garantit à l'Empereur et à chacun des Etats confédérés et à leurs souverains, tel est l'un des devoirs principaux de l'Empereur.

Aux termes de la Constitution, j'ai plus à concourir à la législation de l'Empire en ma qualité de Roi de Prusse qu'en celle d'Empereur allemand. Mais, sur ce double terrain, nos efforts tendront à poursuivre l'œuvre de la législation de l'Empire dans le même sens que feu mon auguste grand-père l'a commencée.

Je m'approprie tout particulièrement et dans toute son étendue le message qu'il a émis le 17 novembre 1881, et, dans le sens indiqué par ce message, je continuerai de faire en sorte que la législation impériale s'efforce d'accorder aux faibles et à ceux qui souffrent l'appui qu'elle peut leur donner dans la lutte pour l'existence, conformément aux principes de la morale chrétienne.

J'espère qu'on réussira, de la sorte, à rendre plus praticable la conciliation des contrastes sociaux malsains, et je suis persuadé que, dans mes efforts pour développer notre prospérité intérieure, je rencontrerai l'appui de tous les partisans fidèles de l'empire et des gouvernements confédérés sans distinction des différents partis.

Mais je crois de même qu'il est nécessaire de maintenir dans les voies de la légalité notre développement politique et social, et de nous opposer avec fermeté à tous les agissements ayant pour but et pour effet de miner l'ordre gouvernemental.

Dans le domaine de la politique extérieure, je suis résolu à maintenir la paix avec tout le monde, autant que cela dépendra de moi. Mon amour pour l'armée allemande et ma situation vis-à-vis d'elle ne me mettront jamais dans la tentation de priver le pays des bienfaits de la paix, si la guerre n'est pas une

nécessité qui nous soit imposée par une attaque contre l'empire ou contre ses alliés.

Notre armée doit nous assurer la paix et, si elle est, malgré cela, troublée, l'armée doit être en état de la rétablir en combattant. Elle le pourra, avec l'aide de Dieu, vu la force qui lui a été donnée par la loi militaire que vous avez votée dernièrement à l'unanimité. Je ne songe aucunement à profiter de cette force pour faire une guerre offensive.

L'Allemagne n'a besoin ni d'une nouvelle gloire militaire, ni d'aucune conquête, maintenant qu'elle a reconquis définitivement ses droits comme nation unie et indépendante.

Notre alliance avec l'Autriche-Hongrie est connue de tout le monde. Je la maintiendrai avec la fidélité propre aux Allemands, non seulement parce qu'elle est conclue, mais aussi parce que je vois dans cette alliance défensive une base de l'équilibre européen, ainsi qu'un testament de l'histoire de l'Allemagne, dont les clauses sont appuyées aujourd'hui par tout le peuple allemand et qui répond au droit international de l'Europe, tel qu'il a été en vigueur d'une façon non contestée, jusqu'à 1866.

Des relations historiques semblables et des besoins nationaux pareils nous unissent avec l'Italie. Les deux pays veulent conserver les bienfaits de la paix et se consacrer tranquillement à la consolidation de leur unité nouvellement recouvrée, au perfectionnement de leurs institutions nationales et à l'accroissement de leur bien-être.

J'ai la satisfaction de constater que les arrangements que nous avons conclus avec l'Autriche-Hongrie et l'Italie me permettent d'entretenir avec soin mes sentiments d'amitié personnelle pour l'empereur de Russie et les relations pacifiques qui existent depuis cent ans entre l'Allemagne et l'empire russe, relations qui répondent à mes propres sentiments, aussi bien qu'aux intérêts de l'Allemagne.

Tout en travaillant consciencieusement au maintien de la paix, je suis aussi prêt à me mettre au service de la patrie qu'à prendre soin de notre armée, et je me réjouis de nos relations traditionnelles avec les puissances étrangères qui favorisent nos efforts dans le premier sens que je viens d'indiquer.

Ayant confiance en Dieu et dans la force militaire de notre nation, j'ai la conviction qu'il nous sera donné, pendant un temps certain, de conserver et de consolider par un travail pacifique ce que nous avons obtenu en combattant sous la direction de mes deux prédécesseurs, qui reposent maintenant en Dieu.

Le 26 juin, le *Reichstag* a voté à l'unanimité l'adresse suivante à l'empereur; après quoi la session a été close :

Très puissant empereur et roi ! Très gracieux empereur, roi et maître !

Le Parlement de l'empire, en proie à une amère douleur, déplore, avec Votre Majesté impériale et royale, la mort de Sa Majesté l'empereur Frédéric. Le peuple allemand espérait que, dans sa main, l'œuvre fondée par l'empereur Guillaume, d'impérissable mémoire, serait sûrement conservée, que sous sa sage direction, la prospérité de l'Allemagne recevrait, par un travail pacifique, un magnifique développement. Dieu en a disposé autrement. Après un règne de peu de mois, nous avons été condamnés à voir notre cher maître impérial descendre dans la tombe.

Les belles espérances fondées sur lui se sont évanouies ; mais sa mémoire vivra dans le cœur du peuple allemand. L'exemple éclatant qu'il nous a donné par son dévouement et l'accomplissement fidèle du devoir dans les temps difficiles, par son courage héroïque dans l'action et dans les épreuves douloureuses, cet exemple ne sera jamais oublié et exercera encore une puissante influence sur les générations à venir.

C'est avec une grande joie et une profonde reconnaissance que nous avons



entendu Votre Majesté nous dire qu'elle est décidée à entrer dans les voies où l'empereur Guillaume, qui repose maintenant en Dieu, avait gagné la confiance de ses alliés, l'amour du peuple allemand et la bienveillante estime de l'étranger.

Votre Majesté veut défendre inviolablement la Constitution, développer la législation pour le bien de l'Allemagne, en particulier pour la protection des faibles et des malheureux, défendre et faire respecter le droit et la loi. Le Parlement de l'empire est prêt à soutenir de toutes ses forces Votre Majesté dans l'exécution de sa volonté ; il espère que le Tout-Puissant fera réussir les efforts et les travaux de Votre Majesté.

Votre Majesté, s'appuyant sur des alliances et des relations éprouvées, est résolue à maintenir la paix tant que la guerre ne sera pas une nécessité qui nous soit imposée du dehors. Afin d'assurer la paix et de la reconquérir avec honneur, dans le cas où elle serait malgré tout troublée, Votre Majesté veut maintenir notre armée et la mettre, de plus en plus, en état de combattre avec succès. Le Parlement de l'empire donne sa pleine approbation à cette manifestation élevée des sentiments de Votre Majesté. Nous ne reculerons devant aucun sacrifice nécessaire pour la sécurité de notre patrie, comme nous avons accordé à l'unanimité ce que notre bien-aimé empereur Guillaume nous a demandé pour assurer la paix à l'Allemagne. Mais nous avons la confiance que la paix du peuple allemand, qui est fermement uni avec son empereur et avec les gouvernements confédérés, ne sera troublée par personne.

Puisse Votre Majesté impériale et royale assurer à notre patrie une longue série de jours d'un bonheur sans mélange ! Que Dieu daigne, dans sa grâce, accorder sa protection à Votre Majesté et à la maison impériale ; qu'il daigne bénir et garder notre patrie allemande !

Le 27 juin, l'empereur a reçu le bureau du Reichstag. Il a remercié les membres du bureau de l'unanimité avec laquelle l'adresse a été votée, et les a priés de transmettre ses remerciements au Reichstag. Il a rappelé ensuite le vote du Reichstag du 8 février relatif à la loi militaire, et il a parlé de l'impression que ce vote avait produite sur son grand-père ; puis il a ajouté que, ayant assisté lui-même à cette séance, il avait été le premier à porter cette nouvelle à son grand-père qui, en la recevant, l'avait chaleureusement embrassé. Ce jour-là ne s'effacera jamais du souvenir de l'empereur. Après avoir renouvelé ses remerciements, l'empereur a mis fin à l'audience.

Le 27 juin, Guillaume II, roi de Prusse, a prêté, devant la Diète, le serment de fidélité à la Constitution. Il a donné lecture du discours suivant :

Illustres, nobles et honorés Messieurs, des deux Chambres  
du Landtag de Prusse,

C'est dans un triste moment que je vous souhaite ici la bienvenue pour la première fois. Le sceptre n'est resté que quelques mois dans la main de mon père, mais il y est resté assez longtemps pour que l'on pût reconnaître quel souverain le pays a perdu en lui. La majesté de sa personne, la noblesse de ses sentiments, la part glorieuse qu'il a prise aux grandes destinées de la patrie, l'héroïsme et la résignation chrétienne dont il a fait preuve en luttant contre la mort, lui ont érigé, dans le cœur de son peuple, un monument impérissable.

Songeant aux innombrables témoignages de fidélité et de sympathie qui me sont parvenus dans ces jours si douloureux pour moi, j'exprime mon royal remerciement à tous ceux qui m'ont envoyé leurs consolations.

La mort de mon auguste père m'ayant fait héritier de la couronne de mes aïeux, j'ai éprouvé le besoin de vous réunir autour de moi au commencement de mon règne et de prononcer devant vous le serment prescrit par la Constitution.

Je jure, aussi vrai que Dieu me vient en aide, de maintenir fermement et inviolablement la constitution du royaume et de gouverner conformément à cette constitution et aux lois.

Messieurs,

L'empereur Guillaume, pendant son glorieux règne rempli de hauts faits accomplis dans la guerre et dans la paix, a créé la Prusse actuelle et réalisé le rêve d'unité nationale de notre nation.

Dans les documents publics qui constituent son testament politique, mon père, qui repose en Dieu, a fait siennes, après son avènement au trône, avec la même piété que celle qui m'inspire vis-à-vis de lui, la politique et les œuvres de feu mon grand-père, et je suis résolu à le suivre dans cette voie, en ce qui concerne le gouvernement de la Prusse et la politique de l'empire.

De même que le roi Guillaume I<sup>er</sup>, je respecterai et protégerai fidèlement et consciencieusement, conformément à mon serment, les lois et les droits des représentants de la nation, et je sauvegarderai et exercerai aussi consciencieusement les droits constitutionnels de la couronne, pour les transmettre un jour intacts à mon successeur.

Je ne songe nullement à ébranler la confiance du pays dans la stabilité de notre situation légale en faisant des efforts pour étendre les droits de la couronne. Les droits que la loi me donne me suffiront, tant qu'ils ne seront pas mis en question, pour assurer à la vie gouvernementale du pays le degré d'action monarchique dont la Prusse a besoin en raison de son développement historique, de sa composition actuelle, de sa situation dans l'Empire et des sentiments et des habitudes de ses populations.

Je pense que notre constitution répartit d'une façon équitable et utile la coopération des différents pouvoirs au fonctionnement gouvernemental, et je la maintiendrai et la protégerai aussi pour cette raison, et non pas seulement à cause de mon serment.

Suivant l'exemple de mes augustes prédécesseurs, je considérerai toujours comme mon devoir d'accorder dans mon pays ma royale protection à toutes les religions, en laissant chacun pratiquer librement son culte.

J'ai constaté avec une satisfaction toute particulière que la nouvelle législation politico-ecclésiastique a eu pour effet de modifier les relations de l'Etat avec l'Eglise catholique et son chef spirituel de façon à les rendre acceptables pour les deux parties. Je m'efforcerai de maintenir la paix religieuse dans le pays.

La réforme de l'administration intérieure a été réalisée, quant à sa partie principale, pendant la dernière session de la Diète.

L'application de la nouvelle législation a fourni la preuve que l'idée de l'administration autonome et gratuite a passé dans la conscience vivante de la population et que des concours compétents se sont mis spontanément au service de l'intérêt public.

C'est ma volonté de conserver cette précieuse conquête et de contribuer, par le perfectionnement et la consolidation des institutions nouvelles, à la maintenir à titre durable dans son activité féconde.

Dans l'ordre financier, je m'en tiens fermement aux anciennes traditions de la Prusse qui ont fondé la prospérité du pays et qui ont mis l'Etat en mesure, même dans les temps difficiles, de faire face à sa tâche. C'est avec satisfaction que j'ai lieu d'envisager la situation financière de l'Etat, telle que je la trouve à mon arrivée sur le trône, grâce à la sollicitude prévoyante de mes ancêtres. Cette situation favorable du budget a permis de commencer avec succès à dégrever les communes et les classes les moins aisées de la population.

C'est ma volonté que l'on continue de poursuivre ce but et que, de la même façon, les besoins urgents qui, jusqu'à ce jour, ont dû être relégués au second plan, en raison de l'insuffisance des ressources existantes, recevront bientôt satisfaction.

Les inondations dévastatrices qui, au cours de ce dernier printemps, ont ravagé de vastes et fertiles régions du pays, appellent mon entière sollicitude. Grâce à l'empressement avec lequel vous avez accordé des ressources considérables, mon gouvernement a été mis en mesure de guérir bien des blessures et d'arriver à prévenir le retour de catastrophes semblables. Si une consolation pouvait être donnée dans leur malheur aux habitants cruellement éprouvés

dans ces régions, ils la trouveraient dans la noble émulation avec laquelle tous les Etats et toutes les classes de la population, tant en Allemagne que dans les pays lointains, ont secondé la sollicitude et les efforts de l'Etat.

J'exprime le besoin d'exprimer à cette place mes remerciements à tous ceux qui ont contribué à atténuer ces souffrances.

Honorés Messieurs,

Vous pouvez, à la fin d'une période législative, contempler avec satisfaction les résultats importants qui ont été obtenus, grâce au concours fécond que vous avez donné au gouvernement. Tout en jetant un regard sur ce qui a été fait, j'ai la confiance que dans l'avenir encore, à la faveur d'une confiance commune et réciproque, nous réussirons, dans l'intérêt du Pays, à poursuivre notre labeur sans avoir à craindre qu'il soit troublé par des divergences de principes.

Honorés Messieurs,

C'est à une époque mouvementée que j'affronte les devoirs de ma royale mission. Mais j'aborde la tâche qui m'a été imposée par les décrets de Dieu, avec la conviction d'avoir le sentiment de mon devoir, et je m'en tiens ici à la devise du Grand Frédéric déclarant qu'en Prusse « le roi est le premier serviteur de l'Etat. »

Après la lecture, l'empereur a tendu la main au prince de Bismarck, qui l'a baisée.

Le prince de Bismarck ayant déclaré ouverte la session du Landtag, l'empereur a quitté la salle, au milieu d'applaudissements, dont le signal avait été donné par le président de la Chambre des députés.

Dans leur séance du 28 juin, les deux Chambres du Landtag prussien ont adopté, à l'unanimité et sans débat, des projets d'adresse à l'empereur, et la clôture de la session de la Diète a été prononcée par M. Maybach, ministre des travaux publics, dans une séance commune des deux Chambres, dont les membres se sont séparés, après avoir répété le triple vivat adressé à l'empereur par le président de la séance.

Les projets d'adresse expriment la profonde douleur causée par la mort de l'empereur Frédéric. Ils remercient le roi des assurances données par lui ; c'est avec enthousiasme, avec amour et reconnaissance et un sentiment joyeux d'obéissance que, pour la réalisation de ses promesses, le peuple prussien se tiendra inébranlablement à ses côtés.

Les Chambres terminent en exprimant au roi leurs sentiments d'inaltérable fidélité et de dévouement dans les bons et les mauvais jours.

## AUTRICHE-HONGRIE

Dans la séance de la Chambre des députés de Hongrie du 26 mai, un membre de l'opposition, M. Ignace Helfy, a demandé à interpeller le gouvernement relativement à la participation des industriels hongrois à l'Exposition universelle de Paris en 1889. Il a appris, par les informations des journaux et par la voie directe, que M. le comte Szechenyi, ministre du commerce, a déclaré à divers manufacturiers de la capitale, qui lui exprimaient leur intention de faire figurer leurs produits à l'Exposition, que ce serait là de leur part un acte absolument *déloyal* et que, quant à lui, il ferait tout ce qu'il dépendrait de lui pour mettre obstacle à la réalisation de ce désir. S'appuyant sur les paroles prononcées le 23 mai 1887, à la Chambre même des députés, par M. le président du Conseil, qui avait alors déclaré que si l'Etat n'était pas en situation de répondre favorablement à l'invitation de la France, le gouvernement tout au moins ne créerait aucune difficulté à l'effet de détourner les industriels de prendre part en leur nom propre à cette Exposition, M. Helfy demande à poser la question suivante :



« Comment messieurs les ministres entendent-ils faire concorder ensemble ces deux langages si différents avec, d'autre part, les intérêts de l'industrie hongroise et les cordiales relations que nous entretenons avec la France? »

M. Tisza, président du Conseil, a répondu en ces termes :

M. Helfy m'a demandé de répondre le plus tôt possible. Je ne me dissimule pas que dans ma position une réponse n'est pas chose facile (marques d'approbation), car je dois peser les moindres mots de ma réplique et c'est pourquoi je regrette beaucoup, je l'avoue, que l'honorable député n'ait pas eu la bonté de me communiquer l'interpellation quelques heures plus tôt; j'aurais eu peut-être l'occasion de répondre avec plus de détails que je ne le puis faire maintenant. Je répondrai pourtant, quoique je doive improviser mes paroles.

Je me bornerai naturellement dans ma réponse à m'occuper du fond des choses; mon honorable ami, le ministre du commerce, répondra sûrement aux accusations que M. Helfy a dirigées contre lui, puisque l'interpellation s'adresse à lui également.

M. Helfy nous a rappelé l'interpellation qu'il a faite l'année dernière au mois de mai. Je me la rappelle. Mais j'ai deux remarques à faire à ce sujet : la première, c'est que M. Helfy a déjà abordé, sinon dans son interpellation, au moins dans la réplique qu'il a faite à ma réponse, le sujet qu'il reprend aujourd'hui, la date de 1889 et sa signification. A cela je répondrai aujourd'hui ce que je répondais alors : que l'opportunité de cette date regarde la France seule; c'est une affaire intérieure de la France et, précisément parce que nous voulons demeurer avec ce pays en relations d'amitié, je ne me prononcerai pas sur le point de savoir si cette date a été bien ou mal choisie. C'est ce que j'ai dit autrefois, c'est ce que je dis encore aujourd'hui.

Et je répète de même ce que je disais alors, que les industriels sont libres de paraître à l'Exposition, s'ils le veulent, et d'y prendre part; mais j'ai déjà dit qu'ils ne pouvaient compter en aucune circonstance sur une aide matérielle du gouvernement, et un des motifs de mon discours a été le fait qu'une circulaire avait été publiée qui ne reproduisait pas textuellement mes paroles — je ne dis pas qu'on l'ait fait exprès — et qui aurait pu tromper les industriels de telle façon qu'ils auraient peut-être cru pouvoir compter sur des secours matériels. Or, le gouvernement ne peut pas, à mon avis, admettre que les industriels se fassent des illusions sur ce point et que, sur de fausses espérances, quelques-uns d'entre eux s'en aillent parader à Paris.

Voici mon autre remarque : j'accorde que le point de vue où je me plaçais en mai a changé, et ce que je ne disais pas alors, je le dis aujourd'hui : tous les industriels demeurent libres d'exposer, mais à celui qui me demandera conseil, je lui conseillerai de ne pas exposer.

C'est précisément cette partie de la question qu'il est très difficile de traiter avec la franchise et les détails convenables. Chacun suit avec attention la tournure des événements politiques.

Une voix à l'extrême gauche : « On nous fait toujours peur de la guerre ! »

Je vois qu'il y a de l'orage dans l'esprit de MM. les députés. Je parle très tranquillement et l'on m'interrompt. Comme je l'ai dit, c'est là ce que je répondrais à qui m'interrogerait et voici une de mes raisons : quoi qu'en puisse dire M. Helfy, je ne crois pas qu'il soit dans l'intérêt de l'industrie hongroise que quelques industriels seuls exposent, quelque remarquables que soient leurs produits, et que l'on puisse croire que c'est toute l'industrie de la Hongrie que l'on a sous les yeux. (Réclamations à gauche; approbation à droite.) Permettez, il en est ainsi. Je n'ai pas le droit d'interdire la participation à l'Exposition, mais je n'y pousserai pas de mes conseils.

Vous savez, messieurs, qu'il y a encore près d'un an jusqu'à l'ouverture de cette Exposition. Je crois que l'incertitude de la situation politique extérieure a

été affirmée assez souvent par d'autres que par moi, pour que le gouvernement, avant de conseiller à personne d'exposer, avant même de s'abstenir d'exprimer une opinion, qu'il vaut mieux n'en rien faire, considère ce qui pourrait arriver si, malgré notre meilleure volonté, les événements s'embrouillaient encore davantage, ou si la paix générale et la paix de cet Etat avec la France n'étaient pas maintenues comme j'espère qu'elles le seront. Vous savez, en effet, que là-bas les esprits sont souvent agités; et si, contre le vœu du gouvernement et de toute nation, il arrivait que le bien de nos concitoyens éprouvât quelque dommage...

Interruption à l'extrême gauche : « C'est Bismarck qui commande en Hongrie! »

Je ne sais comment ces mots peuvent s'appliquer à ce que je dis... Je reprends : s'il y avait quelque dommage éprouvé ou si une insulte quelconque atteignait le drapeau national que les exposants auraient pu arborer...

M. Pazmandy. — Cela est impossible !

On dit que cela est impossible ; c'est donc que M. le député croit pouvoir nous donner plus de garanties que ne le ferait aujourd'hui, je crois, le gouvernement français lui-même.

M. Pazmandy. — Je m'y engage.

Et puisque les interruptions de la Chambre m'y forcent et comme M. Helfy a dit qu'il y avait en tout ceci une injure à la France, je veux — pour lui faire une réponse directe et prouver indirectement que nous ne voulons pas offenser la France, et ce pays ne prendra certainement pas mes paroles en mauvaise part — je veux rappeler quels ennuis et quelles réclamations se sont élevés lorsque, sur le sol d'un Etat qui n'est pas lié avec nous seulement par l'amitié, mais aussi par un traité d'alliance, le drapeau national ou mieux les couleurs nationales, dont s'étaient parés des individus qui n'en avaient pas mission, ont été traités d'une façon qui n'était pas convenable.

Ceci peut servir de preuve à cette vérité, que même un gouvernement fort et un Etat où règne un ordre réglé, ne peuvent garantir qu'aucun excès ne sera commis. Chacun peut juger si de pareils événements ne peuvent pas plus facilement encore survenir là-bas.

Messieurs les députés, je ne puis que le répéter, je ne veux pas me laisser entraîner à rechercher si la date de l'Exposition a été bien choisie, car nous sommes en relations amicales avec la France et nous voulons y demeurer. Je le répète, que des industriels aillent séparément à l'Exposition, personne ne peut le leur défendre; mais je déclare, pour les raisons que j'ai indiquées, et que je n'ai pas complètement éclaircies d'ailleurs, si quelqu'un me demande un conseil, je lui donnerai celui de ne pas prendre part à l'Exposition de 1889.

Ensuite le ministre du commerce, le comte Széchenyi, a donné les explications suivantes :

Il rappelle également la circulaire de la Chambre de commerce mentionnée par le ministre-président, ainsi qu'une conférence dans laquelle on a invité les industriels à prendre part à l'Exposition, en ajoutant précisément qu'il ressortait de la réponse du ministre-président, M. de Tisza, que ce dernier désirait voir les exposants hongrois figurer aussi nombreux que possible à l'Exposition universelle de Paris, et qu'on pouvait compter sur un appui matériel de sa part.

« J'ai cherché, ajoute le ministre, à me renseigner sur les dispositions de nos

industriels au sujet de l'Exposition, et cela sans faire trop de bruit. De mes observations il résulte que la plupart de ceux qui ont, à un certain moment, exprimé l'intention de se rendre à Paris l'an prochain, l'ont fait dans la conviction que ce serait là un acte agréable au gouvernement. J'ai cru alors devoir leur déclarer ceci : Il est naturel que le gouvernement n'empêche personne de faire ce qui lui convient, d'ailleurs il n'en a pas le pouvoir ; toutefois en ce qui regarde l'Exposition de Paris, je ne cache pas que le gouvernement ne prêterait aucun concours dans la circonstance, d'autant plus que la date de 1889, choisie à dessein, a un caractère politique qui nous oblige à ne pas la considérer comme une Exposition universelle ordinaire. Je voulais ainsi simplement bien faire comprendre aux intéressés qu'ils n'avaient rien à attendre du gouvernement. En France, on connaît peu nos industries. Si on ne voit là-bas que quelques photographes et marchands de porcelaines, on croira naïvement que c'est là tout ce que possède la Hongrie en fait d'industrie. »

**M. Helfy a répliqué :**

L'an dernier M. le président du Conseil avait promis l'appui qu'il refuse aujourd'hui. Il vient d'esquisser sur la muraille une conflagration européenne pour l'année prochaine. Mais, s'il survient réellement des complications, les industriels pourront réemballer et réintégrer leur magasin. Voulons-nous donc, dans notre *hyperloyalisme*, surpasser non-seulement l'Autriche, mais encore l'Allemagne elle-même, où Bismarck n'a mis aucun obstacle à la participation à l'Exposition ? La réponse du ministre fait peine à entendre et compromettra la Hongrie à tel point que, si j'avais pu la prévoir telle, je me serais abstenu de mon interpellation.

**M. Tisza a repris la parole en ces termes :**

Il déclare d'abord n'avoir pas dit qu'il ne serait pas possible de maintenir la paix l'année prochaine. Il a seulement parlé de l'éventualité qu'on n'y réussit pas :

Je n'ai donc pas, continue-t-il, fait entrevoir que la guerre était inévitable.

Le député Horansky. — Vos paroles n'en sont pas moins préjudiciables.

Vraiment, il est difficile de vous contenter ! L'un ne prend pas mes déclarations au sérieux et l'autre trouve que tout ce que je dis est nuisible. Mais chacun agit d'après ses propres convictions. La question ayant été soulevée ici, j'ai dû, quelque délicate qu'elle soit, dire franchement ce que j'en pense. J'aurais manqué à mon devoir en ne parlant pas si ouvertement.

Veillez donc, une autre fois, messieurs, songer aux conséquences avant de poser des questions. Mais, du moment où vous faites une interpellation, il ne convient pas de dicter au gouvernement ce qu'il doit vous répondre. L'auteur de l'interpellation a rappelé qu'il n'y avait pas en Allemagne d'interdiction à prendre part à l'Exposition. Vous vous référez volontiers, messieurs, au prince de Bismarck, certainement parce qu'il est le plus grand des hommes d'Etat européens vivants.

Une voix à l'extrême-gauche : « Plus grand, en tout cas, que notre ministre-président ».

Certes oui, plus grand que nous tous, croyez-moi, monzieur le député ; plus grand que nous qui sommes assis ici, et plus grand que vous aussi qui siègez là-bas.

On a donc dit, d'un côté, que nous faisons tout ce qu'ordonne le prince de Bismarck, et, d'un autre côté, que nous ne faisons que ce que fait le prince de



Bismarck. Qui des uns ou des autres a raison? Le prince de Bismarck nous donne-t-il des ordres ou non? Si nous ne faisons que ce qu'il fait, comment se peut-il que dans cette affaire nous agissions autrement que lui, et s'il nous a donné des ordres, comment est-il possible qu'il suive une autre voie que celle qu'il nous a prescrite? Je répète donc que j'aurais manqué à mon devoir en ne parlant pas avec autant de franchise. J'ai dit ouvertement que j'ai changé d'avis depuis l'année dernière et que, si on me demande s'il faut prendre part à l'Exposition, je répondrai négativement. Quant à savoir si, outre mon changement d'opinion, il s'est produit une modification dans la situation elle-même, c'est là une question à laquelle M. le député peut, s'il veut, répondre lui-même.

La majorité a pris acte de la réponse à l'interpellation et a passé à l'ordre du jour.

Le 2 juin, à la suite des déclarations de M. Goblet (1), MM. Pazmandy, Apponyi et Ugron ont interpellé M. Tisza, pour savoir de quelle nature sont les explications fournies par lui à M. Kalnoky.

L'interpellation de M. Pazmandy était ainsi conçue :

Les explications que M. le comte Kalnoky a données au gouvernement français sont-elles en harmonie avec les propres déclarations du président du Conseil des ministres de Hongrie?

Les journaux ont-ils publié un renseignement exact en annonçant que les explications données par M. de Kalnoky à M. Decrais étaient basées sur des communications de M. le président du Conseil de Hongrie?

Ce dernier ministre trouve-t-il compatible avec les intérêts de la Hongrie que, abstraction faite de certaines phases de la politique extérieure, on porte atteinte, pour quelque motif que ce soit, aux sympathies immuables et durables de la nation hongroise?

Voici le texte de l'interpellation de M. le comte Apponyi :

Considérant que, d'après les déclarations du ministre des affaires étrangères de France, M. le président du Conseil a donné à M. le ministre des affaires étrangères, à Vienne, certains éclaircissements concernant sa réponse à l'interpellation de M. Helfy; et considérant, en outre, que ces éclaircissements se rattachent à une déclaration qui a été faite à la Chambre des députés et dont la Chambre des députés a pris connaissance, je demande si M. le président du Conseil est disposé à faire connaître la teneur de ces éclaircissements à la Chambre.

L'interpellation de M. Ugron avait trait uniquement à une question de droit politique; elle se rapporte à la déclaration de M. de Kalnoky d'après laquelle cet homme d'Etat a, lui seul, autorité pour diriger la politique extérieure de l'Autriche-Hongrie.

M. Tisza a répondu :

La Chambre comprendra que je ne puis improviser ma réponse à trois interpellations me venant de trois côtés différents. Je ne pensais pas avoir à m'occuper encore une fois de cette question; mais puisqu'on m'interpelle, je répondrai par considération pour le Parlement hongrois, mais lorsque j'en jugerai le moment opportun. Je ne ferai aujourd'hui que deux courtes remarques : l'une concerne l'attitude observée par M. le ministre commun des affaires étrangères; M. le

(1) V. ci-après, p. 106.

comte Kalnoky, depuis si longtemps qu'il dirige nos rapports extérieurs, s'est constamment, strictement et fidèlement conformé à la loi XII de 1867 que l'on vient d'invoquer.

En second lieu, je dirai que je n'ai jamais eu l'intention — et ne l'ai pas plus aujourd'hui que je ne l'aurai le jour où je répondrai définitivement, — d'injurier une nation avec laquelle nous vivons en paix, comme je l'ai constaté moi-même, et avec laquelle nous désirons continuer à l'avenir de vivre en paix. Cette intention a toujours été éloignée de moi. Je ne veux pas plus commettre d'acte injurieux que, selon moi et d'après ma conviction, je n'en ai commis récemment.

M. Tisza a répondu, le 13 juin, aux interpellations :

Lorsque mon discours — a dit le ministre — eut provoqué dans la presse étrangère des malentendus — je ne veux pas les qualifier de fausses interprétations, bien que mes paroles, je dois le dire, n'aient pas été communiquées aux journaux *in extenso* — l'ambassadeur de la République française se rendit auprès du comte Kalnoky et lui demanda ce qui m'avait engagé à tenir un langage par lequel la nation française et son gouvernement devaient se trouver offensés, et si ce langage était conforme aux relations cordiales qui existent entre l'Autriche-Hongrie et la France.

Le comte Kalnoky a répondu que la politique extérieure de la monarchie s'inspire — comme tout le monde le sait — du désir de maintenir nos bonnes relations avec la France.

Connaissant mes vues à ce sujet, M. de Kalnoky a déclaré que je l'avais avisé par dépêche télégraphique de la surprise que m'avait causée le malentendu provoqué par mes paroles, puisque nous nous trouvons dans des rapports amicaux avec la République française et que nous désirons maintenir ces rapports.

A cette occasion, je crus devoir exprimer des regrets de ce que mon discours avait causé en France une si vive émotion, et le comte Kalnoky, conformément à ma déclaration, n'a pu que répéter à l'ambassadeur de France ses regrets au sujet de ce malentendu, qui provoquait les réclamations de M. Decrais.

Tel est le résumé des faits, et, à mon avis, ils suffisent à démontrer que je n'ai fait aucune démarche que MM. les députés pourraient considérer comme humiliante, ou qui pourrait indiquer qu'il existe une scission entre moi et le ministère des affaires étrangères.

Je ferai observer encore que les affaires extérieures de la monarchie sont dirigées, en vertu de la loi de 1867, par le ministre commun des affaires étrangères; mais les pouvoirs de ce dernier sont bornés par l'obligation de s'entendre avec les gouvernements des deux parties de la monarchie.

Tel est l'ordre de choses légal et constitutionnel, et, je le répète, il a été toujours strictement observé de la part du ministère commun des affaires étrangères.

Le député M. Ugron a fait appel à mon patriotisme, en m'invitant à me désavouer moi-même plutôt que d'entrer en contradiction avec mes propres paroles, dans l'intérêt de la patrie. Mais ce n'est pas ainsi que je comprends les choses.

Il peut arriver à un ministre-président que, notamment dans des questions se trouvant en rapport avec la situation extérieure, il fasse une déclaration qui, à son avis, ne saurait être préjudiciable à la monarchie, tandis que cet avis ne serait pas partagé par l'autorité suprême qui dirige la politique extérieure.

Mais, lorsqu'un cas de ce genre s'est produit et que le ministre-président ne partage pas, de son côté, l'opinion des sphères dirigeantes, il ne serait pas juste qu'il persistât dans son opinion à lui, en restant à son poste, au lieu de le résigner au profit de ceux qui sont d'un avis contraire.

MM. Pazmandy et Apponyi se sont déclarés satisfaits de la réponse de M. Tisza ; mais M. Ugron a dit qu'elle était insuffisante.

La Chambre, à une grande majorité, a donné acte au ministre-président de sa déclaration.

## FRANCE

CHAMBRE DES DÉPUTÉS (*Séance du 31 mai*) :

M. Gerville-Réache. — Messieurs, M. le président du conseil de Hongrie, répondant à l'interpellation d'un honorable membre de la Chambre hongroise, a parlé de la sécurité des étrangers en France en des termes que je ne crois pas devoir reproduire à cette tribune, parce que nous n'apportons jamais à la tribune française des paroles discourtoises et contraires aux convenances internationales.

Celles de M. Tisza contiennent de sombres prophéties sur l'éventualité d'une guerre prochaine. Si cette éventualité malheureuse vient à se produire, ce qu'à Dieu ne plaise ! la nation française et son gouvernement pourront dire qu'ils ont tout fait pour l'éviter.

Les paroles de M. Tisza impliqueraient, d'autre part, que la sécurité des étrangers est menacée en France. Evidemment, M. Tisza est peu au courant de ce qui se passe en France, car autrement il saurait que depuis très longtemps l'ordre le plus parfait règne dans notre pays. Il n'ignorerait pas que la France sait effectivement défendre les étrangers placés sous sa protection, que le gouvernement français sait protéger les personnes et les propriétés des étrangers !

Bien que les paroles de M. Tisza n'aient qu'une importance relative qu'il ne faut pas exagérer, puisque M. Tisza n'a pas parlé et ne pouvait pas parler au nom de l'empire austro-hongrois, nous n'en avons pas moins été très surpris, étant donnés les bons rapports existant entre le gouvernement français et le gouvernement austro-hongrois et entre l'opinion française et l'opinion austro-hongroise.

Dans ces conditions, je viens demander à M. le ministre des affaires étrangères de vouloir bien nous dire si, dans ses échanges de vues avec le gouvernement de l'empire austro-hongrois, il a reçu des assurances de nature à dissiper l'émotion qui s'est produite en France à la suite des paroles de M. le président du conseil de Hongrie.

M. le président. — La parole est à M. le ministre des affaires étrangères.

M. René Goblet, ministre des affaires étrangères. — Messieurs, je comprends l'émotion qui s'est emparée de l'honorable orateur lorsqu'il a connu l'incident de la Chambre hongroise, émotion que la Chambre et la France ont partagée. Je m'empresse de dire que le gouvernement n'a pas attendu jusqu'à aujourd'hui pour s'y associer et pour prendre les mesures que l'incident pouvait comporter. Il ne faut pas en exagérer l'importance, ainsi que le reconnaissait, il y a un instant, l'honorable M. Gerville-Réache, et je demande la permission de le circonscrire tout de suite très exactement.

Je n'ai pas à revenir sur les considérations qui ont déterminé les gouvernements qui nous ont précédés à décider qu'une Exposition internationale aurait lieu en 1889. Lorsque cette résolution a été prise, nous n'avons pas pu nous dissimuler qu'elle pourrait soulever des objections de la part de certains gouvernements étrangers. Les gouvernements étrangers ont le droit d'ignorer ou d'oublier que la date de 1889 ne rappelle que des souvenirs de liberté, de justice, d'émancipation et de progrès social.



Aussi, Messieurs, n'avons-nous pas insisté pour vaincre les scrupules qui ont pu nous être opposés. Nous sommes aujourd'hui, comme nous l'étions au premier jour, prêts à accueillir avec reconnaissance toutes les adhésions qui nous seront apportées; il y en a dès à présent de nombreuses, et je puis vous affirmer que, quelles que soient les hésitations de la dernière heure, l'Exposition de 1889 aura son plein succès. Mais aussi nous ne garderons aucun mauvais vouloir à ceux qui croient devoir s'abstenir.

Quant à l'Autriche-Hongrie, voici exactement, Messieurs, au sujet de l'Exposition de 1889, ce qui s'est passé.

L'année dernière, M. Tisza, président du conseil du ministère hongrois, avait déclaré que, bien que le gouvernement ne s'associât officiellement en aucune mesure à l'Exposition de 1889, il accorderait sa protection aux industriels hongrois qui voudraient individuellement exposer. Depuis cette époque, et tout dernièrement, il s'était fondé à Paris un Comité austro-hongrois dont les éléments ont été empruntés à une chambre de commerce austro-hongroise qui fonctionne depuis un certain temps à Paris et qui est parfaitement reconnue par le gouvernement autrichien.

Ce comité lui-même s'est fait inscrire et reconnaître au consulat autrichien. Il est entré en rapport avec le directeur général de notre exposition, et c'est au moment où ce comité venait ainsi de se former dans les conditions les plus régulières, et où, de toutes parts, des offres et des adhésions nous arrivaient des diverses parties de l'empire austro-hongrois, c'est à ce moment, dis-je, que le gouvernement austro-hongrois a cru devoir changer d'opinion.

Il en avait le droit. Je m'empresse de reconnaître que le gouvernement hongrois avait incontestablement le droit de revenir sur son sentiment de l'année dernière, et de déclarer qu'il n'encouragerait pas les industriels à venir à notre Exposition. Nous pouvions le regretter, nous n'avions pas le droit de nous en plaindre; il avait même le droit, j'irai jusque-là, d'ajouter que non-seulement il n'encouragerait pas les industriels hongrois à figurer à notre Exposition, mais que, si quelques-uns d'entre eux lui demandaient conseil, il les en détournerait.

Mais, à mon sens, et au vôtre, je crois, comme au sens de l'honorable M. Gerville-Réache, le chef du ministère hongrois ne pouvait pas donner, pour justifier cette opinion, les deux motifs qui ont été donnés et sur lesquels tout à l'heure votre attention a été appelée, deux motifs qui, en soi, me paraissent inacceptables et au sujet desquels les expressions employées ont évidemment dépassé la pensée de l'orateur.

Le président du conseil hongrois ne pouvait pas dire que les événements étaient tels qu'ils donnassent à craindre qu'au moment de l'Exposition de 1889 la paix fût troublée entre son pays et le nôtre, car, s'il sait que son pays — et j'en suis convaincu — ne nourrit aucune pensée agressive contre la France, il sait tout aussi bien qu'aucun soupçon de ce genre ne peut être dirigé contre notre pays.

Il ne pouvait pas dire surtout que la France traverse à certains moments un état d'agitation tel que le gouvernement français ne pourrait pas répondre de protéger suffisamment les intérêts et même le drapeau hongrois. Ce sont là des appréciations alarmantes d'une part, d'autre part des jugements injustes, et j'ai le droit de dire blessants, dans une certaine mesure, que nous ne devons pas attendre d'un gouvernement aussi correct que l'est le gouvernement austro-hongrois, gouvernement qui entretient avec nous des relations amicales; que nous ne devons pas attendre surtout de cette partie de l'empire pour laquelle nous n'avons jamais témoigné que les sympathies les plus chaleureuses et qui, je dois le déclarer, y a jusqu'à présent répondu par les sentiments d'une parfaite réciprocité.

Quoi qu'il en soit, ces paroles ont été prononcées; elles sont regrettables. Bien que, comme le faisait tout à l'heure très justement remarquer M. Gerville-Réache, M. Tisza ne soit pas chargé de la direction des affaires étrangères de l'empire austro-hongrois, il n'en est pas moins vrai qu'elles étaient de nature

à nous étonner, qu'elles ne pouvaient pas passer inaperçues de notre part alors que rien, absolument rien, je l'affirme à la Chambre, dans l'attitude du gouvernement français, n'était de nature, je ne dis pas à les justifier, mais à les expliquer.

Dès que ces paroles ont été portées à notre connaissance par les rapports officiels, j'ai invité notre ambassadeur à Vienne à en saisir le ministre commun des affaires étrangères, M. le comte Kalnoky, de la haute courtoisie duquel nous n'avons jamais eu qu'à nous louer.

Je dois dire que, dès la première entrevue, M. le comte Kalnoky a exprimé son vif regret de l'impression qu'avait produite en France un incident aussi fâcheux qu'imprévu. Il a déclaré que, comme ministre des affaires étrangères, ayant seul qualité pour diriger la politique internationale de la monarchie, il regrettait cette impression pénible, qu'il ne pouvait que donner l'assurance que ni le gouvernement ni lui n'avaient pu avoir l'intention d'offenser, en quoi que ce soit, la France, qui est une nation amie, et il a insisté sur ce que les longues et bonnes relations qu'il entretenait avec le gouvernement français, et dont il désirait sincèrement la continuation, étaient le gage de ses sentiments.

Depuis cette déclaration, M. le comte Kalnoky s'est mis en rapport avec M. Tisza, et je suis informé qu'il a communiqué à notre ambassadeur une lettre par laquelle M. Tisza déclarait qu'il ne pouvait que s'associer aux sentiments exprimés par M. le comte Kalnoky, et que ses paroles n'avaient été inspirées par aucun sentiment d'hostilité à notre égard. Quel est le Hongrois, ajoutait-il, qui pourrait dire ou faire quelque chose de blessant pour la France?

Messieurs, telles sont les déclarations qui ont été faites à notre ambassadeur, et, pour ma part, j'estime que, si comme je n'en doute pas et comme l'affirment M. le comte Kalnoky et M. Tisza, il est dans la pensée du gouvernement austro-hongrois de continuer avec la France les excellentes relations qu'il a eues jusqu'à présent, il sera bien facile à M. Tisza de dissiper les dernières traces qu'auraient pu laisser ses paroles.

Mais, Messieurs, je ne croirais pas répondre suffisamment à votre attente et même à la portée de la question, quelque sommaire qu'elle soit, qui m'a été adressée tout à l'heure, si je ne profitais de cette occasion pour m'expliquer en quelques mots, — en très peu de mots, Messieurs, — sur la situation générale extérieure de la France et sur notre politique.

Je ne m'arrêterai pas à répéter ici que cette politique est absolument pacifique; j'estime que personne dans le monde n'en peut douter sincèrement.

La France veut la paix. Tandis qu'autour d'elle tant de nations s'agitent, cherchent et nouent des alliances dont le but serait de répondre à un acte d'agression de notre part, la France seule est calme et impassible.

Elle ne recherche pas d'aventures : la France s'occupe de ses affaires intérieures, également éloignée de toute pensée offensive et de tout sentiment de défaillance; pour le surplus, se contentant de surveiller les événements et de se préparer à faire face à toutes les éventualités.

Messieurs, est-ce que cette Exposition même, dont je viens de rappeler et de définir le caractère, est-ce que cette Exposition, dont nous voyons tous les jours grandir, se développer les travaux, publiquement et au grand jour, cette Exposition à laquelle nous avons convié les industriels du monde entier, est-ce qu'elle n'est pas le meilleur témoignage que nous puissions donner de nos intentions pacifiques, de notre ferme espérance que la paix ne sera pas troublée et de notre volonté qu'elle ne le soit pas par notre faute?

Et s'il y a un fait patent, indiscutable, n'est-ce pas que jamais, dans aucun pays ni à aucune époque, l'ordre n'a été assuré comme il l'est dans notre pays?

C'était assurément une prévision bien extraordinaire que celle qui faisait penser à M. Tisza, que si un drapeau hongrois était confié à notre hospitalité, il pourrait être exposé à quelque outrage. Les Hongrois ont bien vu que ce n'est pas en France que ces choses se passent.

Ainsi, Messieurs, nous poursuivons dans la paix le développement régulier

du régime que nous avons voulu fonder, comme nous continuons de travailler incessamment au progrès moral et matériel de la nation, sans nous laisser émouvoir par des agitations intérieures auxquelles l'étranger aurait tort d'attacher trop d'importance, car elles ne peuvent avoir de fondement sérieux dans ce pays de bon sens, si facile à gouverner, où l'on n'a jamais fait de révolution que quand les gouvernements y ont contraint, où le peuple, dès aujourd'hui, — bien des démonstrations récentes nous le prouvent, — est plus profondément attaché que nous n'avons l'air de le savoir nous-mêmes, à ses libres institutions.

Nous ne nous laissons pas davantage troubler par les bruits plus ou moins alarmants du dehors, par des articles de journaux, par des incidents qui éclatent d'une façon absolument imprévue. La France veut vivre en paix avec tous les peuples; la France accueille avec reconnaissance tous les témoignages de sympathie qui lui viennent, et j'ai bien le droit de dire que, dans une démonstration récente, absolument pacifique, — je veux parler de celle de Barcelone, — elle en a reçu de plus d'un côté.

Si cependant quelque Etat voisin, dans la limite de son droit, croit devoir édicter des mesures plus ou moins dommageables à nos intérêts, nous supportons sans réclamations inutiles ce qu'il ne dépend pas de nous d'empêcher, nous réservant de prendre nous aussi, quand il nous paraîtra utile et dans la limite de notre droit, les mesures conformes à nos intérêts, décidés aussi à assurer toujours le respect de notre dignité nationale.

Voilà, Messieurs, toute notre politique étrangère. Elle ne menace et ne provoque personne; elle est parfaitement simple et claire, pacifique et digne. Elle répond, j'en suis convaincu, j'en ai la pleine confiance, aux véritables sentiments de la Chambre et du pays.

Le président de la Chambre déclare l'incident clos.

---

## GRANDE-BRETAGNE

### Le Tunnel sous la Manche.

CHAMBRE DES COMMUNES (*Séance du 27 juin*). — Sir E. Watkin demande qu'il soit procédé à une seconde lecture du bill relatif aux travaux d'étude pour la construction du tunnel sous la Manche. Il fait observer que le bill aujourd'hui proposé à la Chambre tend à permettre la continuation des expériences et, si celles-ci sont couronnées de succès, à permettre au gouvernement d'autoriser le tunnel. La Société française d'études a déjà dépensé 50,000 livres sterling, sur l'assurance que lui avait donnée le gouvernement anglais que le projet serait exécuté. Les travaux sont maintenant interrompus sur la côte française; sur la côte anglaise, les expériences ont été faites jusqu'à deux milles au large, c'est-à-dire sur un dixième de la longueur du tunnel, et ces expériences ont démontré la possibilité du percement.

Sir E. Watkin fait ressortir les avantages commerciaux qui résulteraient de l'achèvement du tunnel. Il tourne en ridicule les objections de plusieurs militaires. Si les travaux n'avaient pas été interrompus par le ministre du commerce, il y a cinq ans, le tunnel aurait pu être ouvert dès l'année dernière, à l'occasion du jubilé de la reine.

L'orateur insiste sur les grands avantages qui résulteraient non seulement pour l'Angleterre, mais pour toute l'Europe civilisée, de l'achèvement de l'œuvre. Le tunnel serait une seconde voie de communication pour le ravitaillement en cas de guerre, si les ports anglais venaient à être bloqués. Il conclut en exprimant l'espoir que la Chambre saura passer outre aux objections du gouvernement et adoptera le bill.



Sir Michael Hicks-Beach a demandé le rejet du bill au nom du gouvernement tout entier.

Le gouvernement, dit-il, estime que la question soumise à la Chambre n'est pas de savoir si les expériences scientifiques seront poursuivies : c'est sur le principe même de la construction du tunnel que la Chambre a à se prononcer. Je suis et serai toujours opposé à ce principe.

Il s'agit aujourd'hui d'une question de sécurité nationale. La position insulaire de l'Angleterre lui a donné une supériorité énorme dans le passé et lui donnera sans doute cette même supériorité dans l'avenir. Elle a écarté la nécessité de ces fléaux : la conscription et les horreurs de l'invasion.

Sir M. Hicks-Beach s'élève contre la confiance absolue qu'on a manifestée dans la possibilité de fermer, en cas de guerre, cette voie souterraine que Sir E. Watkin veut ouvrir. La certitude absolue n'est pas de ce monde. Il n'est nullement prouvé que le tunnel, en cas de guerre, ne pourrait pas tomber entre des mains ennemies.

Répondant à cette observation de sir E. Watkin, que l'Angleterre ne sera jamais en guerre avec la France, sir Michael Hicks-Beach déclare qu'il désire ne jamais avoir à envisager une telle calamité ; mais il faut se souvenir des guerres qui ont eu lieu avec la France et qui peuvent encore se renouveler, et la Chambre, dit-il, ne doit pas perdre de vue cette éventualité.

« Il ne faut pas non plus, dit-il, perdre de vue que le risque d'une invasion possible par le tunnel sous la Manche amènerait une augmentation des dépenses militaires et navales. Notre position insulaire, au lieu d'être un désavantage, est au contraire la meilleure garantie de paix pour le pays.

« Certes, les relations de l'Angleterre avec la France sont amicales ; mais sir E. Watkin voudrait-il les échanger pour celles que la France entretient avec deux des nations voisines de ses frontières ? Les facilités de communications ne diminuent pas les chances de guerre entre deux pays.

« En ce qui concerne l'assertion que le tunnel assurerait à l'Angleterre des vivres en temps de guerre, je suppose que nous soyons en guerre avec la France, qui est le pays qui pourrait nous enlever pour un jour notre puissance sur mer ; si cette nation était maîtresse de l'extrémité du tunnel, enverrait-elle des vivres à l'Angleterre ?

« Au point de vue des avantages commerciaux, l'agrandissement des ports serait le meilleur moyen de développer les communications avec le continent.

« En admettant que la construction du tunnel pût favoriser les relations commerciales, les avantages qu'on retirerait seraient diminués par le préjudice que la continuelle anxiété d'une guerre causerait au commerce.

« On dit que M. Gladstone appuiera le bill, bien qu'il l'ait combattu en 1884 ? Mais est-ce donc qu'il y ait moins de nuages accumulés à l'horizon, et les bruits d'une guerre prochaine ont-ils moins de consistance qu'en 1884 ? Ce qui est certain, c'est que les causes d'une grande guerre continentale existent autant à présent qu'alors, et que les armements excessifs des grandes puissances ont encore augmenté depuis cette époque. »

Sir Michael Hicks-Beach se demande, en terminant, dans quelles conditions se trouve aujourd'hui la France. Sa situation est plus instable qu'en 1884 et l'incertitude au sujet de son avenir politique est, à son avis, plus grande qu'à ce moment.

Si l'on envisage, d'autre part, la position de l'Angleterre, l'opinion publique est tranquille sur l'état de sécurité où se trouve le pays ; faut-il troubler ce sentiment en ouvrant la porte à l'attaque d'un ennemi possible ?

Si la responsabilité de M. Gladstone a diminué, celle du gouvernement est plus grande ; c'est pourquoi il convient de rejeter le bill, pour maintenir intact le canal qui constitue la défense naturelle et peu onéreuse de la liberté et de la prospérité de l'Angleterre.

M. Gladstone a pris la parole :

Il explique les motifs qui font qu'il appuie aujourd'hui le bill qu'il a com-

battu en 1884. Son opposition d'alors n'était nullement basée sur les mérites ou sur le principe de l'entreprise. Tous les arguments de sir Michael Hicks-Beach ne sont là qu'un épouvantail dirigé contre le projet.

M. Gladstone rappelle que la nomination d'une commission commune, ayant pour objet l'étude et la construction du tunnel, n'a été que suspendue en 1884 par suite de conditions financières défavorables. Mais il faut des motifs sérieux pour justifier l'attitude de l'Angleterre vis-à-vis de la France et son recul. Ce n'est qu'en 1881 que les autorités militaires ont paru opposées au projet.

C'est avec regret que M. Gladstone a entendu sir Michael Hicks-Beach comparer la situation de la France aujourd'hui à celle d'il y a six ou sept ans. Il ne partage pas l'opinion que la stabilité de cette nation soit moins grande en ce moment qu'à cette époque ; il fait observer que, depuis 1870, jamais la République française n'a eu à traverser une crise aussi sérieuse que celle où elle s'est trouvée l'année dernière, à propos de la nomination d'un nouveau président. Il est heureux de dire que les institutions de la France sont sorties de cette lutte avec autant de calme et de solidité qu'aucun pays n'en a montré dans des crises aussi grandes.

Les avantages d'un tunnel sous la Manche seraient énormes ; mais M. Gladstone veut envisager la question comme député. Les frontières de terre sont moins sûres que celles naturellement formées par la mer ; mais les frontières de terre ont un avantage immense au point de vue des relations d'hommes à hommes, surtout lorsqu'on croit que la paix et non la guerre doit être la condition normale et habituelle de l'Angleterre.

En ce qui concerne l'assertion de sir Michael Hicks-Beach que l'ouverture du tunnel serait pour l'Angleterre une cause d'anxiété, il est étonnant que la même anxiété ne règne pas du côté de la France.

Les Français ont continuellement et sans hésitation adhéré à la construction du tunnel et ont toujours montré les sentiments les plus amicaux pour l'Angleterre, tandis que celle-ci, non seulement a abandonné sa position dans l'affaire, mais a témoigné de la méfiance à l'égard de la France.

La question réelle à examiner est celle d'une invasion possible. Or, dans les six derniers siècles, le nombre des invasions de la France par l'Angleterre est plus de dix fois supérieur aux invasions des Français en Angleterre. Napoléon le Grand dut lui-même abandonner son projet d'une descente en Angleterre. On a dit que Napoléon n'avait pas la vapeur à son service, mais justement la vapeur et les progrès réalisés dans les constructions navales ont considérablement augmenté le pouvoir de résistance de l'Angleterre.

Enfin l'idée énoncée par Sir Michael Hicks-Beach qu'il faut faciliter les communications en élargissant les ports créerait certainement un plus grand danger que la construction du tunnel. Quant à l'opinion des autorités militaires, celles-ci ne sont pas infaillibles.

M. Gladstone a conclu en disant qu'il espère que le pays, qui n'a jamais été opposé au projet, lui est aujourd'hui favorable et qu'il y a désormais chance de le voir aboutir.

Lord Randolph Churchill a déclaré que tant que l'Angleterre occupera l'Égypte, le scepticisme au sujet de la continuation de l'amitié de l'Angleterre avec la France est tout naturel.

La seconde lecture du bill a été rejetée par 305 voix contre 163.

Quelques jours auparavant, M. Léon Say, président de la Compagnie du chemin de fer sous-marin entre la France et l'Angleterre, avait adressé à M. Gladstone la lettre suivante :

Paris, le 22 juin 1888.

Mon cher Monsieur Gladstone,  
J'apprends avec la plus vive satisfaction qu'un débat important s'ouvrira le

27 de ce mois dans la Chambre des Communes sur le chemin de fer sous-marin de Douvres à Calais, et que vous êtes disposé à prendre la parole en cette circonstance.

La Compagnie française est prête, elle a terminé ses études préparatoires ; le temps qui s'est malheureusement écoulé depuis qu'elle a obtenu la concession de la partie française, lui a permis de perfectionner ses procédés techniques et de réduire au minimum le montant des dépenses probables.

Ce qui paraissait chimérique, il y a encore peu d'années, n'a plus aujourd'hui que le caractère d'une de ces belles entreprises que le génie moderne sait mener à bonne fin. Il ne nous manque plus, pour pouvoir travailler avec fruit, que de trouver en face de nous des ingénieurs et des capitalistes anglais, munis comme nous, de pouvoirs suffisants.

Il dépend du gouvernement anglais de donner un caractère légal à une entente préparée depuis longtemps, et qui produirait immédiatement, aussitôt qu'elle sera officiellement réalisée, les meilleurs résultats.

Jamais la question ne s'est présentée sous un jour plus favorable. Nos deux nations sentent de plus en plus le besoin de rendre leurs relations plus intimes et, en resserrant leurs liens, de donner à la paix du monde un gage plus assuré.

Des faits récents ont montré l'émotion que pouvaient faire naître les moindres incidents de manière à restreindre notre trafic international.

Vous pouvez beaucoup, mon cher monsieur Gladstone, pour détruire, par votre haute éloquence, les préjugés de ceux qui ne craindraient pas de nous isoler les uns des autres.

Je fais des vœux pour que vous y réussissiez. Ces vœux sont ceux de tous les Français ; vous pouvez en être assuré.

Recevez, etc.

Signé : LÉON SAY,

Président de la Compagnie du chemin de fer sous-marin  
entre la France et l'Angleterre.

Voici la réponse de M. Gladstone :

Londres, le 23 juin 1888.

Mon cher Monsieur Léon Say,

Je n'ai pas besoin de vous dire avec quel intérêt j'ai lu la lettre que vous avez bien voulu m'adresser.

Je ne pense pas que ma voix fasse beaucoup d'effet dans la question du tunnel sous la Manche ; mais j'emploierai ma bonne volonté à faire le peu que je pourrai. Je suis honteux de la façon dont ce grand projet a été accueilli depuis quelques années de ce côté-ci de la Manche. Je ne considérerai pas votre lettre comme confidentielle, et je reste, etc.

Signé : GLADSTONE.

## SAINT-SIÈGE

### Circulaire de la Congrégation du Saint-Office aux évêques irlandais.

La Congrégation du Saint-Office a spontanément, sans l'intervention du gouvernement anglais, déclaré illicites le boycottage et le plan de campagne adopté par les Irlandais.

Le Pape a approuvé la déclaration de la Congrégation, sans d'ailleurs faire aucune allusion aux questions politiques pendantes entre l'Angleterre et l'Irlande.

Voici le texte de la circulaire par laquelle la décision de la Congrégation du Saint-Office a été notifiée aux évêques d'Irlande :



Illustrissime et Révérendissime Seigneur,

La suprême, sainte, romaine et universelle Congrégation de l'Inquisition a émis le 20 avril courant une lettre destinée à être transmise aux archevêques et évêques d'Irlande.

J'envoie ci-inclus un exemplaire de cette lettre à Votre Seigneurie, et mon devoir accompli, je prie Dieu qu'il vous accorde le plus longtemps possible sa sauvegarde et sa protection.

*Rome, siège de la Sacrée-Congrégation de la Propagation de la Foi.*

Votre dévoué frère,

JEAN CARDINAL SIMEONI, préfet.

Archevêque de Tyr, secrétaire de la Sacrée-Congrégation de la Propagande.

Illustrissime et Révérendissime Seigneur.

Aussi souvent que les affaires du pays ont paru l'exiger, le Siège apostolique a adressé au peuple irlandais — envers lequel il a toujours montré une affection spéciale — des avertissements opportuns et des conseils pour l'encourager à défendre ses droits ou à revendiquer la justice, sans troubler la paix publique. A l'heure qu'il est, Sa Sainteté le Pape Léon XIII, craignant que le sens exact de la justice et de la charité ne s'altère dans le peuple par suite de ce genre de lutte appelé « plan de campagne » qui a été employé dans ce pays dans les contestations entre propriétaires et locataires de terres ou fermes, comme aussi par suite d'un genre d'interdiction relatif aux mêmes contestations et connu sous le nom de « boycottage », a chargé la Suprême, Sainte, Romaine et Universelle Congrégation de l'Inquisition de soumettre cela à un grave et soigneux examen. En conséquence, on a soumis aux Très Eminents Pères Cardinaux qui partagent avec moi la charge d'inquisiteurs généraux contre l'erreur hérétique, la question de savoir s'il est licite d'employer dans les contestations entre fermiers et propriétaires les moyens appelés vulgairement *plan de campagne et boycottage* — et Leurs Eminences ayant pesé la chose longtemps et avec maturité ont répondu unanimement : Non.

Le Très Saint-Père a sans retard approuvé et confirmé cette réponse le 18 du présent mois.

Chacun comprendra aisément toute l'équité de ce jugement, en songeant que le prix du loyer, fixé par consentement mutuel, ne peut être diminué par la volonté d'un seul des contractants, sans violer la foi du traité : d'autant plus que des tribunaux spéciaux ont été institués pour résoudre ce genre de différends, réduire et modérer les loyers trop élevés, jusqu'aux limites de l'équité, étant donné même le motif de stérilité du sol ou de calamités qui peuvent se produire.

Il ne faut pas croire qu'il soit légitime d'extorquer aux créanciers le montant du loyer et de le déposer entre les mains d'inconnus, sans égard pour le propriétaire.

Enfin, il est absolument étranger à la justice naturelle et à la charité chrétienne de faire sévir un nouveau genre de persécution et de proscription soit contre ceux qui sont satisfaits des loyers convenus avec leurs maîtres et sont prêts à les payer, soit contre ceux qui, usant de leurs droits, louent des fermes vacantes.

C'est pourquoi il vous appartiendra de donner des avertissements prudents mais efficaces, tant aux ecclésiastiques qu'aux fidèles, afin que, tout en cherchant un soulagement à leur mauvaise fortune, ils gardent la charité chrétienne et ne dépassent pas les bornes de la justice.

Qu'il me soit permis de demander pour vous, à Dieu, toute sorte de bénédictions.

Rome, le 20 avril 1888.

Votre très-dévoué en N.-S.  
R. Card. MONACO.

### **Lettre du Pape Léon XIII au Cardinal Gibbons, à propos du jubilé sacerdotal de Sa Sainteté.**

Le *Moniteur de Rome* vient de publier la lettre suivante, que le Saint-Père a adressée à S. Em. le cardinal Gibbons pour le charger de transmettre ses remerciements au président Cleveland :

*A notre cher Fils Gibbons, cardinal-prêtre de la sainte Église romaine, archevêque de Baltimore.*

Très cher Fils, salut et bénédiction apostolique,

Parmi les félicitations sans nombre que nous avons reçues de toutes les parties du monde catholique à l'occasion du cinquantième anniversaire de notre ordination sacerdotale, Nous avons attaché, comme cela était naturel, une importance particulière aux témoignages de courtoisie et d'égards que nous ont adressés les Chefs des nations. Car, par ces marques de bonne volonté vis-à-vis du Chef de l'Eglise, ils manifestent, et c'est là notre ardent désir, leurs dispositions bienveillantes envers leurs sujets catholiques. Aussi, quand l'illustre Président des Etats-Unis a cru convenable d'user à notre égard, par votre entremise, très cher Fils, d'une semblable courtoisie, en l'accompagnant d'un exemplaire de la Constitution de cette puissante République, il nous a causé une joie et une satisfaction toutes particulières.

En outre, comme il est juste que nous renvoyions à Son Excellence l'expression de notre gratitude, nous vous chargeons d'accomplir cette mission, à la fois à cause de votre rang élevé dans la hiérarchie et de l'estime particulière dans laquelle vous tient Son Excellence M. Cleveland. En remplissant ce devoir, nous désirons que vous assuriez le Président de notre admiration pour la Constitution des Etats-Unis, non-seulement parce qu'elle a permis aux citoyens entreprenants et industriels de l'Amérique d'atteindre un si haut degré de prospérité, mais aussi parce que, sous sa protection, vos concitoyens ont joui d'une liberté qui a favorisé grandement le développement prodigieux de leur religion dans le passé et lui permettra à l'avenir, comme nous l'espérons, d'être également très avantageuse à la société civile. Veuillez aussi ajouter que nous adressons au Ciel de ferventes prières pour les progrès constants de votre pays en gloire et en prospérité et pour la santé et le bonheur du président et de sa digne compagne.

Finalement à vous, très cher Fils, et aux fidèles soumis à votre sollicitude pastorale, nous accordons de tout cœur la bénédiction apostolique.

Donné à Rome, le quatrième jour de février dans l'année du Seigneur 1888 et la dixième de Notre Pontificat.

### **SUISSE**

#### **La convention avec le Saint-Siège au sujet du Tessin. Circulaire du Conseil fédéral.**

A la suite de la convention conclue à Berne entre M<sup>r</sup> Ferrata, au nom du Saint-Siège, et le Conseil fédéral suisse, celui-ci a adressé aux Gouvernements des cantons du diocèse de Bâle la circulaire suivante :

Fidèles et chers confédérés,

Nous nous empressons de vous communiquer le texte de la convention signée le 16 mars par nos délégués et celui du Saint-Siège pour régler définitivement la situation religieuse des paroisses catholiques du canton du Tessin. Cette convention, qui consacre le rattachement du Tessin à un diocèse suisse, doit être envisagée comme l'heureux résultat d'une politique suivie depuis de longues années par les autorités fédérales (Voir en particulier le message du Conseil fédéral de 1885, et l'arrêté fédéral du 22 juillet 1859, feuille fédérale de 1859, II, 81, et

recueil officiel des lois, ancienne série, tome VI, page 287). Elle est due à l'esprit de conciliation dont les parties contractantes, aussi bien que le Gouvernement tessinois, ont fait preuve.

Pour le choix du diocèse auquel le Tessin devait être réuni, nous avons tenu compte des circonstances générales et des facilités de communication. Nous avons pensé pouvoir négocier cette réunion sans votre autorisation formelle, puisqu'elle ne portait aucune atteinte à vos droits et qu'elle n'augmentait ni vos charges ni celles de votre évêque. Sur un point seulement, celui de la participation du Tessin à la nomination de l'évêque diocésain, nous avons formellement réservé votre consentement, sans en faire dépendre néanmoins la mise en vigueur et la pleine application des autres stipulations de la convention. Si, comme nous osons l'espérer, vous ne vous refusez pas à admettre en principe le Tessin au bénéfice des dispositions de la convention du 26 mars 1828, concernant la nomination de l'évêque, les modalités de sa participation à cet acte devront être réservées à un accord ultérieur.

Le rattachement du Tessin à un diocèse suisse crée un lien de plus entre ce canton et la Confédération. Nous aimons à croire que l'esprit de confraternité fédérale qui vous anime vous engagera à seconder nos efforts pour rendre ce lien tout à fait effectif, en faisant à ce canton une place à côté de vous pour la nomination de l'évêque commun aux deux églises réunies.

En 1884, le Tessin a donné les mains à une solution qui a facilité grandement le règlement des questions intéressant votre diocèse. Nous désirons vivement qu'à votre tour vous nous permettiez d'assurer au nouvel arrangement sa pleine et entière application. Après que la Confédération a mis près d'un siècle pour détacher le Tessin de tous liens de juridiction spirituelle étrangère, nous serions heureux de le voir indissolublement réuni à un évêché national.

En vous priant de vouloir bien nous faire connaître prochainement votre détermination à cet égard, nous saisissons cette occasion, fidèles et chers confédérés, pour vous recommander avec nous à la protection divine.

### Le procès de Bâle.

Le procureur général de la Confédération, M. le docteur Zutt, vient de formuler ses conclusions dans l'affaire du carnaval de Bâle; il propose de déférer aux assises fédérales les personnages suivants : Charles Schill, commis de Bâle, auteur de la chanson du carnaval au sujet de laquelle le Gouvernement allemand s'est porté partie plaignante, — Norbert Hofer, commis de Bâle, impliqué dans l'affaire comme ayant aidé à distribuer la chanson, — Muller Schmied, imprimeur, pour avoir livré 110 exemplaires de la chanson, — enfin, F. Festersen Miege, ressortissant allemand, pour avoir vendu 90 exemplaires (environ) de la chanson en question.

La Chambre d'accusation du Tribunal fédéral ratifiera, sans nul doute, ces propositions et le Tribunal fédéral nommera les jurés et convoquera les assises fédérales en juin pour prononcer sur cette grosse affaire.

De quoi s'agit-il? D'une méchante chansonnette composée par un jeune commis en rupture de rayon; elle était, du reste, en dialecte bâlois, presque incompréhensible.

« Les Clinois ont le fleuve Jaune qui a débordé et noyé d'innombrables fils du ciel. — Si le vieux Rhin pouvait en faire autant et noyer toute la race teutonique, etc., etc. »

Le reste sur ce ton.

Et c'est pour punir ce grave délit, cette atteinte au prestige de l'Allemagne, que l'on va convoquer le solennel ensemble des assises fédérales, qui ne se réunissent que de loin en loin, tous les 15 ou 20 ans, à propos de graves complications intérieures!!!

### Projet d'une conférence sur les transports par chemins de fer.

Le Conseil fédéral a proposé (41 mai 1888) aux Gouvernements d'Allemagne,



de France, d'Autriche-Hongrie, d'Italie, de Russie, de Belgique, du Luxembourg et des Pays-Bas une conférence de délégués pour le 12 septembre 1888, à 10 heures du matin, à Berne, à l'effet de transformer en une convention définitive les projets adoptés dans la troisième conférence de Berne au sujet du *droit des transports par chemins de fer*.

## RENSEIGNEMENTS DIVERS

### Société d'Histoire diplomatique.

ASSEMBLÉE ANNUELLE (1).

#### Rapport du Secrétaire-Général.

Messieurs,

La *Revue d'histoire diplomatique* est la tribune essentielle de notre Société. Grâce aux progrès de nos recettes, notre Conseil d'administration a examiné sous quelle forme nous allons pouvoir étendre notre action. Il a décidé la publication d'un important volume, qui sera distribué à nos membres. Jusqu'à présent, l'activité de notre association s'est manifestée :

1<sup>o</sup> Par la publication, sous ses auspices, du volume de M. le baron d'Avril, sur les *Négociations relatives au traité de Berlin et aux arrangements qui ont suivi*.

2<sup>o</sup> Par la publication de la *Revue*, dont le premier numéro a paru le 1<sup>er</sup> janvier 1887.

Le livre de M. d'Avril est ce gros et important volume que vous connaissez, résumé des négociations relatives au traité de San-Stefano et au traité de Berlin, qui se trouve, nécessairement, dans les mains de tous les diplomates appelés à s'occuper des questions agitées en Orient. Nous nous sommes fondés au moment où ce volume paraissait. Nous ne pouvions donc songer à l'adopter entièrement. Mais, M. d'Avril a bien voulu offrir le patronage de son œuvre à la Société naissante, qui l'a accepté avec empressement.

La *Revue d'Histoire diplomatique* a publié des travaux d'ordre très variés. Dans l'ordre général ou philosophique, M. Ad. Franck, notre savant doyen, a étudié le rôle de la guerre dans la formation des nations, et, quoique apôtre de la paix, il a reconnu à la guerre civilisée certains avantages ; M. Funck-Brentano a révélé le véritable rôle de Puffendorf et les grandes figures de la France du xvi<sup>e</sup> siècle : Pascal, Domat, Montchrétien. M. de Grammont, l'historien d'Alger, nous a donné une liste des envoyés de la France à Alger.

L'histoire diplomatique contemporaine, ou très récente, a été largement représentée. Un ancien ambassadeur, bien qualifié pour nous parler de l'empereur Guillaume 1<sup>er</sup>, d'Allemagne, près duquel il était accrédité naguère, M. le baron de Courcel, pour ne pas le nommer, a tracé un portrait de ce souverain. M. Rothan a donné, sur le traité de 1879, entre l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie, des détails que l'événement, depuis que l'attention s'est portée sur ce point, a mis dans une lumière singulière. Vous savez, Messieurs, que le texte même du traité a été publié. M. Rothan a exposé aussi les difficultés et les variations de la diplomatie wurtembergeoise en 1866, lorsqu'elle faisait appel à la Russie et à la France. M. le baron d'Avril a résumé les récentes négociations relatives à la neutralisation du canal de Suez, et le projet d'incorporation à l'Empire d'Allemagne de toute la monarchie autrichienne en 1850. M. Bikélas nous a donné, sur la formation de l'Etat grec, sa patrie, un travail qui a été plusieurs fois traduit. M. le comte de Barral, et, après lui, M. de Serpa Pimen-

(1) Grâce à l'obligeance de M. de Maulde, secrétaire-général, nous pouvons reproduire son intéressant rapport ainsi que le discours de l'éminent Président de la Société.

tel, ont entretenu nos lecteurs des mariages dans la maison de Bragance. Enfin, M. Lavollée a retracé, en partie d'après les souvenirs de son expérience personnelle, le mouvement si digne de remarque qui porte les peuples modernes à s'unir, de plus en plus, sur le terrain des intérêts moraux ou des intérêts matériels, — surtout de ces derniers, il faut l'avouer. Cependant, Messieurs, nous sommes une preuve vivante que, sur le terrain de l'étude et de la science, les unions internationales sont possibles également.

Puis notre *Revue* est remontée de plus en plus vers le passé : les négociations de la France, en vue d'un établissement colonial dans l'Extrême-Orient, en 1843, par M. le comte d'Harcourt, qui en parlait savamment ; la candidature du duc de Leuchtenberg, au trône de Belgique, en 1831, par M. le baron Kervyn de Lettenhove ; les impressions du roi de Wurtemberg et de M. de Talleyrand, en 1814, par le même M. de Lettenhove et par M. de Schlossberger ; les lettres de Charlotte de Rohan au Roi de Suède, par M. le comte de Mas-Latrie, puis la correspondance, encore inconnue, de Jean de Bry avec Joseph Bonaparte, de M. Pingaud ; le récit de M. l'abbé Pisani sur l'expédition Russo-Turque aux îles Ioniennes, en 1798-1799 ; les lettres du comte Fersen, publiées par M. Geoffroy, nous ramènent peu à peu à un siècle en arrière, par des épisodes si émouvants et si importants qu'on voudrait pouvoir s'arrêter à chacun. Le souper bizarre du czar Pierre III (comte Ed. de Barthélemy), la plaisante histoire de l'ambassadeur Elliot à Berlin (M. Browning), participent à la gaité du siècle dernier. M. le duc de Broglie fait revivre l'esprit de ce siècle par le piquant article sur Voltaire diplomate, qui a ouvert la série de nos publications, et par la suite de lettres de Louis XV qu'il nous a données. Tout le monde a lu l'histoire de Struensée, dévoilée d'après des dépêches diplomatiques, par M. le comte de Barthélemy. M. Jametel nous a reportés en Orient par le meurtre de deux ambassadeurs chinois au Tibet. M. le comte Waliszewski a tracé un grand tableau de la politique française dans les affaires de Pologne, qui nous a valu une nouvelle communication de M. le duc de Broglie.

La liste de nos travaux s'allonge ainsi, et cependant je ne vous ai pas encore signalé ceux qui ont rapport au xviii<sup>e</sup> et au xvi<sup>e</sup> siècles, c'est-à-dire les travaux de M. Rott, sur Philippe III d'Espagne et le duc de Lerre ; de M. le baron de Ruble, sur le traité de Cateau-Cambrésis ; le rapport sur la Cour de Brandebourg, en 1694, reproduit et commenté par M. Schefer ; les communications de M. Stein, sur un faux diplomate marocain près de Louis XIII, et de MM. Leval, de Grouchy, et de votre secrétaire-général sur le patriarche Ioannikios II de Constantinople, Mazarin, duc de Mayenne, et P. Antonio Pecci. Nous avons rendu hommage au Moyen-Âge en publiant un long travail sur l'établissement des ducs d'Orléans en Lombardie au xiv<sup>e</sup> siècle, les remarques de M. Frantz Funck-Brentano sur le caractère religieux de la diplomatie du Moyen-Âge, de M. Væsen, sur les théories de Louis XI, et plusieurs instruments diplomatiques inédits exhumés par M. Thuasne, ainsi que des contrats d'extradition au xiv<sup>e</sup> siècle. Enfin, partis du canal de Suez, nous avons complété notre cycle avec M. Geoffroy, qui nous ramène à la Grèce, la Grèce classique, aux monuments de laquelle il a arraché le secret des origines de la diplomatie.

On ne saurait non plus, Messieurs, ne pas se vanter d'une série de comptes-rendus critiques, signés, non-seulement par des écrivains tels que ceux que je viens de citer, mais encore par MM. Sorel, de Moustier, de Vorges, Durrieu, le baron Manno, Rivier, de Holendorff, Matveieff, Fraknoi, de Gyory, Vedel, Vandal, Lehr, des Portes, Douthitch, Baguenault de Puchesse, Bonnassieux, de Luçay, Waternau, Paul Delaroche, Rubio, Palacios, Christian Schefer, de Guichen... je cite au hasard.

Appuyée sur cette pléiade d'écrivains, qui grossit chaque jour, notre *Revue* peut espérer rendre quelques services. Elle prétend, avant tout, on ne saurait trop le répéter, à constituer une tribune scientifique, libre et impartiale ; nous espérons déjà l'avoir prouvé. Tous les Membres de la Société sont expressément conviés à en prendre leur part. Ainsi peut s'établir un concert loyal, et même sympathique, entre des personnes nécessairement éloignées les unes des autres

et cependant attachées à la même étude, placées à des points de vue différents, et cependant ayant les yeux fixés sur le même objet : l'histoire des relations des peuples. Il est désirable aussi, suivant le vœu récemment exprimé dans ses colonnes par M. de Holzendorff, qu'elle devienne un utile agent de renseignements, qui permette de suivre le mouvement, si considérable et si complexe aujourd'hui, des publications scientifiques d'intérêt international. Si nos Membres partagent cette vue, rien ne sera plus facile ; ils peuvent, au moins, recourir à la *Revue* pour faire connaître leurs propres travaux.

Nous comptons aujourd'hui six cents associés, et l'on peut être fier d'en parcourir la liste, surtout si l'on se souvient qu'il n'y a pas encore deux ans, Messieurs, dans un salon hospitalier, voisin de celui-ci, un d'entre nous adressait tout bonnement un premier appel à sept ou huit personnes courageuses. En deux ans nous avons centuplé. Nos vœux, pour l'avenir, sont plus modestes.

Malheureusement, la mort a déjà exercé ses ravages parmi nous...

Placée, Messieurs, dans les régions sereines de la science, et ayant la bonne fortune de grouper, par le lien humain de la recherche de la vérité pure, des hommes profondément divers de goûts et de passion, notre Association a perdu, depuis sa fondation, d'illustres appuis.

Souffrez pourtant qu'en terminant ce premier rapport, j'adresse, avec l'expression de notre confiance et de nos souhaits, les hommages les plus respectueux de notre reconnaissance aux Membres d'honneur qui ont daigné autoriser notre association à se placer sous leur haut patronage : A Sa Majesté l'Empereur du Brésil, le magnanime souverain à qui aucune science humaine ne semble étrangère et pour lequel nous faisons tant de vœux, et à Mgr le comte d'Eu, que le Brésil doit à la France ; à Mgr le Prince royal de Danemark, qui, dès le premier jour, a daigné agréer l'hommage de notre plus respectueux dévouement et nous témoigner sa bienveillance ; à Mgr le duc de Sparte ; à Mgr le duc de Bragance ; à S. A. S. le prince souverain de Monaco ; à LL. EE. les Ministres des Affaires étrangères d'Autriche-Hongrie, de Danemark, d'Espagne, de France, de Grande-Bretagne, de Grèce, des Pays-Bas, de Portugal, de Serbie et de Suisse ; à M. le Ministre des Affaires étrangères de l'Empire Ottoman, qui a pris personnellement en mains la direction de notre Société ; à MM. les Ministres des Affaires étrangères de l'Empire du Brésil, des Républiques de Colombie et de Costa-Rica.

Sous de tels auspices, vous en conviendrez, notre Association peut espérer de longs jours et une abondante moisson.

R. DE MAULDE.

### Discours de M. le duc de Broglie, président.

Messieurs,

Les lectures intéressantes que vous venez d'entendre (1), complètent et commentent, ce me semble, de la façon la plus heureuse le tableau si bien présenté, au début de cette séance, des travaux auxquels notre Société s'est livrée pendant la seconde année de son existence. Vous y aurez vu, en effet, sur quelle variété de sujets son activité sait se porter tour à tour.

Quoi de plus instructif, d'ailleurs, à cet égard que l'énumération que faisait tout à l'heure M. le secrétaire général, de la série d'études dont la *Revue* que la Société publie a donné communication à ses lecteurs ? Vous aurez remarqué sans doute qu'une part presque égale a été faite dans cette suite d'écrits si distingués à des recherches curieuses sur les relations internationales dans les siècles qui nous ont précédés et aux modifications que ces mêmes relations ont subies et subissent tous les jours dans le siècle où nous vivons. C'est ainsi que

(1) Une *Négociation à la Cour de Catherine II*, par A. Geffroy ; *Molière et le Cérémonial Turc à la Cour de Louis XIV*, par Albert Vandal. V. ces travaux dans la *Revue d'Histoire diplomatique*, 3<sup>e</sup> livraison de 1888.



pendant que M. Geffroy, aussi habile à éclairer l'histoire ancienne qu'à animer les tableaux de l'histoire moderne, nous faisait remonter aux origines mêmes de la diplomatie dans la Grèce antique — pendant que M. Funck-Brentano nous apprenait le caractère religieux que la diplomatie a pris au moyen-âge — pendant qu'un jour nouveau était jeté sur d'importantes négociations du <sup>xvii</sup><sup>e</sup> et du <sup>xviii</sup><sup>e</sup> siècle par la publication de documents inédits et de lettres intimes des souverains, — M. d'Avril nous amenait jusqu'aux époques les plus rapprochées de nous par son ouvrage relatif aux négociations récentes du Congrès de Berlin, qu'il a bien voulu publier sous nos auspices, et anticipait même un peu sur l'avenir en examinant la convention relative à la navigation du canal de Suez, qui n'est encore, ni exécutée ni même tout à fait conclue.

Ainsi s'est réalisé dès le premier jour le programme qui vous avait été annoncé comme celui que la Société voulait remplir et qui consiste à se faire le trait d'union entre ceux qui étudient l'histoire de la diplomatie dans le passé et ceux qui sont appelés à la mettre en pratique dans le présent. Partant de cette idée que les rapports des peuples entre eux, fondés presque toujours sur des intérêts permanents, changent beaucoup moins qu'on ne le dit par l'effet du temps, et que les hommes sont au fond toujours les mêmes, votre Société est convaincue que rien n'est plus utile que de faire marcher de front et de contrôler les uns par les autres (en matière diplomatique comme en toute autre) les résultats de l'étude et ceux de l'expérience.

Aux nouveaux venus qui aspirent à agir de nos jours, il est bon d'apprendre ce qui s'est fait avant eux; mais aux historiens qui veulent bien apprécier les actes d'autrefois, il convient aussi de regarder ce qui se fait et ce qui peut se faire aujourd'hui.

Cette comparaison, ainsi poursuivie sur les théâtres les plus divers, entre le passé et le présent de la diplomatie, fait naître une question très intéressante, dont elle prépare en même temps la solution. On est amené à se demander quel changement les nouvelles conditions sociales, auxquelles n'échappe aujourd'hui aucune nation européenne, ont apporté au rôle de la diplomatie, et, par suite, quel avenir lui est réservé. Est-il vrai, comme l'affirment des observateurs chagrins et superficiels, que ses beaux jours soient passés, et que tout conspire contre elle dans les mœurs que les révolutions nous ont faites et dans l'atmosphère même que nous respirons? Ou bien n'est-ce pas seulement le mode de son action qui doit différer, tandis que l'action elle-même, loin de n'avoir plus qu'à s'effacer et à disparaître, est appelée, au contraire, à s'élever et à s'étendre?

Il serait puéril de contester que la diplomatie est déconcertée dans ses plus vieilles et plus chères habitudes par beaucoup des conditions de nos mœurs nouvelles, et surtout par ce régime de publicité bruyante qui prévaut dans toutes les sphères politiques. Elle a grandi à l'ombre pendant des siècles, elle a vécu de silence et de secret, et voici qu'à l'heure présente elle ne peut plus faire un mouvement sans qu'un témoin incommode s'attache à ses pas : c'est la presse avec ses mille voix et sa curiosité toujours en éveil.

Comment la diplomatie ne se prendrait-elle pas à regretter le voile qui dérobaît autrefois aux regards, comme un sanctuaire interdit aux profanes, l'intérieur des cabinets où se traitaient les affaires publiques? C'était le bon temps pour la commodité des négociateurs; tout se passait à huis clos, entre un petit nombre d'initiés. Les plus graves questions, les extensions de frontière, les remaniements de territoire, étaient débattus et tranchés avant que le nouvellement le mieux informé en eût même le soupçon. Pas un mot n'était soufflé sur ces importants litiges dans ces feuilles à dimensions microscopiques, les seules gazettes alors connues, et qui ne parlaient que des incidents de la cour et des solennités publiques. Si quelque embryon de liberté de la presse existait déjà à Londres ou à La Haye, aucun de ses folliculaires, dont le nom était malfamé, ne se serait permis d'aller faire la leçon et encore moins demander des confidences aux grands négociateurs d'alors, les Père Joseph, les d'Avaux, les Servien, les Polignac. Aujourd'hui, quelle différence! Il n'y a point de

capitale où vingt journaux, rédigés par des écrivains de renom, ne soient dans toutes les mains et ne traitent doctrinalement toutes les questions qui naissent sur un point quelconque de l'Europe. Tout le monde circule, d'ailleurs, et il n'y a pas de voyageur ayant traversé une contrée en chemin de fer et causé avec un passant dans une auberge, qui ne se croie en mesure de décider des intérêts et des droits des peuples. La scène regorge de diplomates officieux qui prennent la parole avant la diplomatie officielle et lui dicent leurs volontés. Cette pénétration de la diplomatie par la presse devient chaque jour plus intime. Nous avions les *reporters* hier, nous avons les *interviewers* aujourd'hui, ces visiteurs empressés qui ne laissent ni partir ni arriver un ministre ou un ambassadeur sans avoir pu le surprendre à son lever, moins pour écouter ce qu'il leur dira que pour deviner ce qu'il ne dit pas. Qu'il est difficile, quand on est pris ainsi directement à partie, de ne pas laisser au moins entrevoir sa pensée ! Heureux encore quand ce n'est pas le personnage lui-même, mis de la sorte sur la sellette, qui, se laissant séduire par une flatterie délicate, ouvre la bouche, comme le corbeau de la fable, et laisse tomber son secret pour pouvoir admirer ensuite le lendemain, dans le journal, le charme de son langage !

Une autre révolution qui n'a pas moins contribué à changer la manière d'être et d'agir de la diplomatie, et à contrarier son goût pour le mystère, c'est celle qui a permis à toutes les nouvelles de circuler et de se propager en un clin d'œil d'une extrémité du monde à l'autre. On se serait fait difficilement d'avance et on se fait difficilement, même après coup, une idée suffisante du changement qu'a apporté dans les allures de la politique étrangère la découverte qui a mis le télégraphe à la disposition de tous les correspondants et à la portée de toutes les bourses. Le télégraphe aérien était un serviteur docile et discret ; et les hiéroglyphes que ses grands bras traçaient dans l'espace n'étaient compris que de ceux qui en avaient la clef. Un Gouvernement, averti seul d'un événement imprévu, avait ainsi quelques heures au moins d'avance pour y réfléchir solitairement et, suivant que ses désirs en étaient secondés ou contrariés, en tirer parti ou y porter remède. Aujourd'hui, le moindre incident est connu, de Pékin à Chicago, par quiconque tient un journal entre ses mains, et pour peu qu'une tribune soit ouverte et qu'un interpellateur y monte, voilà un ministre obligé de dire sa façon de penser avant même de bien savoir s'il en a une. Il faut en faire son deuil : l'électricité et la presse ont porté à la religion du secret diplomatique, au moins dans sa stricte observance, une atteinte dont elle se relèvera malaisément.

On peut regretter ces résultats de faits inévitables ; on peut s'affliger de n'avoir plus à attendre, dans l'avenir, l'apparition de ces desseins politiques à longue vue, préparés en silence pendant des années, consignés dans des articles de traités occultes et qui éclataient à heure fixe quand tout était prêt pour assurer leur succès. Les ambassadeurs d'aujourd'hui peuvent se plaindre que leur rôle n'ait plus la grandeur de celui de leurs devanciers qui, laissés seuls dans un poste éloigné, à des centaines de lieues de leur pays, avec des instructions toujours vagues, devaient prendre souvent sous leur responsabilité personnelle d'importantes décisions. Ils peuvent se reporter avec envie vers ces jours où une négociation à suivre était comme une bataille à livrer, dont la fortune dépendait souvent de la perspicacité, du coup d'œil et de la promptitude de résolution du général. Obligés qu'ils sont maintenant d'attendre, pour le moindre de leurs actes, l'autorisation du télégraphe, ils peuvent trouver triste de n'être plus guère que des porteurs de parole et des agents d'exécution. Mais les regrets n'ont jamais arrêté le cours irrésistible du temps et, quand le passé a fui, n'ont jamais réussi à le rappeler.

Une préoccupation plus utile est de rechercher si, dans ces conditions nouvelles mêmes dont la diplomatie a eu à souffrir, elle ne peut pas trouver des compensations qui lui rendent en considération et en autorité autant au moins qu'elle a perdu. J'ai la confiance que ces compensations existent et qu'elle les trouvera, qu'elle les trouve même déjà, soit dans la nature plus élevée des

intérêts qu'elle a à servir, soit dans le choix plus scrupuleux des moyens qu'elle est contrainte désormais d'employer.

Mûrir ses desseins en silence et y marcher par des voies cachées, c'est à merveille, quand c'est le patriotisme qui les a conçus et le génie qui les exécute. Mais l'ombre dont la diplomatie aimait à s'envelopper n'a pas toujours couvert seulement les inspirations de l'esprit politique et de la grandeur d'âme. Bien des intrigues, de mesquins calculs d'ambition égoïste, qui auraient craint de se montrer à nu, se sont abrités derrière le secret de la raison d'Etat, et l'histoire a reproché même aux Congrès diplomatiques les plus illustres de s'être plus d'une fois prêtés, dans un intérêt prétendu d'équilibre, à des trafics d'âmes, à des marchandages de territoire que les populations ainsi sacrifiées n'apprenaient que quand le fait était consommé, et qui méconnaissaient leurs vœux légitimes. Un tel oubli du droit devient plus difficile aujourd'hui avec le grand jour de la publicité et les réclamations faites à temps par la presse. La diplomatie n'a donc, sur ce point, qu'à s'applaudir d'être dans l'heureuse nécessité d'avouer tout haut d'avance ce qu'elle veut faire. Puis des intérêts nouveaux ont pris naissance qui, loin de redouter, recherchent au contraire la lumière de la discussion, parce qu'au lieu de mettre les peuples et les Etats aux prises les uns avec les autres, ces intérêts ne peuvent prospérer que par un accord commun. Quand la diplomatie traite quelque'une de ces grandes questions d'échange commercial et industriel qui tenaient si peu de place dans l'esprit des politiques d'autrefois, et qui occupent aujourd'hui presque la première dans l'opinion; quand elle concourt à l'ouverture d'une de ces grandes voies maritimes ou ferrées qui franchissent et effacent même toutes les frontières, elle peut parler haut sans crainte d'être entendue, car elle ne travaille pas à un profit particulier, mais au bien de la société humaine tout entière.

De plus, il n'est pas certain que cette publicité, qui lui paraît, à certains jours, si incommode, tourne, en définitive, au désavantage de sa réputation. Je ne voudrais pas me faire l'écho des calomnies dont elle a été parfois l'objet; mais on peut bien dire que les mots de diplomatie et de franchise ont rarement passé pour synonymes. Est-ce à un diplomate qu'on a attribué cette maxime fameuse que « la parole a été donnée à l'homme pour déguiser sa pensée » ? Je ne sais; mais, en tout cas, on en a accusé plus d'un d'en avoir fait l'application. Quand le régime nouveau n'aboutirait qu'à faire tomber ces mauvais bruits, il faudrait encore l'en féliciter.

Enfin, il est une tâche noble entre toutes, dont elle n'aura jamais ni à se cacher ni à se défendre, et dont elle doit, aujourd'hui moins que jamais, se désintéresser : c'est le devoir qui lui est imposé, dès qu'un conflit entre deux Etats paraît menaçant à l'horizon, d'accourir pour l'étouffer, s'il se peut, à sa naissance; et, quand ses premiers efforts ont été vains, de se jeter encore, à la dernière heure, entre les armées en présence, pour épargner à la civilisation et au monde le scandale et la douleur du sang répandu. Cet office de paix, la diplomatie l'avait rempli, à plusieurs reprises, pendant la première moitié de ce siècle avec un succès inespéré. On avait vu plus d'une querelle, prête à déchaîner toutes les passions, apaisée par un aréopage diplomatique, et jusqu'à de nouveaux Etats créés de toutes pièces, sans secousses et sans combat, par des conférences et des protocoles. C'était à ce point qu'on pouvait se croire sur le chemin d'arriver à l'établissement de ce Tribunal international qui est, depuis des siècles, comme la quadrature du cercle de la science politique. L'illusion n'a pas duré et elle n'est pas prête à renaître. Mais s'il n'a pas été donné à la diplomatie d'épargner à notre génération d'horribles déchirements, si en ce moment même elle ne peut réussir à faire tomber les armes si inutilement portées par tant de millions de mains, au moins on l'a toujours retrouvée après chaque épreuve, venant modérer l'arrogance du vainqueur en le rappelant aux règles du droit des gens et à la foi des traités. Sa voix est la seule qui, dans les temps troublés, s'élève encore avec quelque efficacité au nom de l'humanité et de la justice. Gardons-nous donc de la décourager de se



faire entendre : si elle se faisait, c'est pour le coup que la force régnerait seule sur les ruines du droit dont le souvenir même serait effacé.

## BULLETIN BIBLIOGRAPHIQUE

### Revue des Deux-Mondes.

15 mai. — *Etudes sur l'histoire d'Allemagne : la fondation du Saint-Empire*, par Ernest Lavisse. — *La maison de l'ouvrier*, par Jules Rochard. — *Le dernier connétable de France : le duc de Lesdiguières*, par Auguste Laugel.

1<sup>er</sup> juin. — *Un chancelier d'ancien régime : M. de Metternich et la monarchie de juillet, les Révolutions de 1848, les deux chancelliers*, par Ch. de Mazade. — *Benjamin Constant*, par Emile Faguet. — *L'Empereur Frédéric*, par G. Valbert. — *M. Caro*, par F. Brunetière.

15. — *De Lens à Vincennes*, par le duc d'Aumale. — *Le Pouvoir exécutif aux Etats-Unis*, par le duc de Noailles. — *Les grandes fortunes en Angleterre*, par C. de Varigny.

### Nouvelle Revue.

1<sup>er</sup> juin. — *La colonisation de la Tunisie*, par Fournier de Flaix.

### Revue britannique.

Juin. — *Rome ancienne et le Régime parlementaire*. — *Le corsaire Jean Doublet de Honfleur*.

### Revue internationale.

25 mai. — *Mes Souvenirs de la « Revue des Deux-Mondes »* (fin), par H. Blaze de Bury. — *Le Livre Vert sur l'Afrique*, par Carlo di D. Levi (analyse développée de la correspondance publiée par le gouvernement italien relativement à Massacouah). — *Lettres inédites de J.-J. Rousseau*. — *Les romanciers modernes de l'Allemagne*, par S. Schott.

10 juin. — *La sixième fille de Marie-Thérèse*, par Catherine Pigorini-Beri. — *Les corps de métiers et les prud'hommes*, par E. Cavalieri. — *La France et l'Italie* (lettre adressée à M. Rendu par M. Lampertico, sénateur). — *A travers les Revues américaines* (analyse d'un article consacré à la biographie d'Abraham Lincoln).

25. — *La sixième fille de Marie-Thérèse* (fin), par C. Pigorini. — *Les corps de métiers et les prud'hommes* (fin), par E. Cavalieri (étude comparative de ce qui est pratiqué dans différents pays, à propos d'un projet de loi en Italie). — *Mythes et croyances païennes de l'Ukraine*, par J. de Povadon. — *A travers les Revues américaines* (analyse d'un article de M. Gladstone sur le Christianisme).

### Revue d'histoire diplomatique.

1888, I. — *Négociations relatives au Canal de Suez*, par le baron d'Avril. (Etude analytique fort importante, la première partie va de 1883 à 1885). — *Un faux diplomate au XVII<sup>e</sup> siècle*, par H. Stein (Il s'agit d'un homme qui s'est fait passer pour envoyé extraordinaire de l'Empereur du Maroc et qui a réussi à signer un traité d'alliance entre son prétendu souverain et le roi de France.) — *L'évolution de la politique française en Orient au XVIII<sup>e</sup> siècle (1734-1771)*, par K. Waliszewski. (Discussion de certaines opinions du duc de Broglie, émises dans son ouvrage : *Le Secret du Roi*). — *Les ducs d'Orléans en Lombardie avant*

*Louis XII (1387-1483)*, par R. de Maulde. — *Lettres du comte Axel Fersen*. (C'est le comte suédois que son dévouement pour Louis XVI et Marie-Antoinette a rendu célèbre; les lettres sont précédées d'une notice où M. Geffroy raconte la fin malheureuse de Fersen assassiné dans une émeute.) — *Les consuls et les envoyés de la Cour de France à Alger*. — *Don Pedro I<sup>er</sup> et le Portugal*, par de Serpa Pimentel. — Note sur la correspondance d'Oxenstierna, par Th. Westrin (à propos de la publication projetée de la correspondance du grand chancelier suédois). — Comptes-rendus bibliographiques importants. — Chronique.

II. — *Négociations relatives au Canal de Suez*, par le baron d'Avril (Commentaire de l'accord anglo-français de novembre 1887). — *L'expédition russo-turque aux îles Ioniennes (1798-1799)*, par P. Pisani. — *Les ducs d'Orléans en Lombardie avant Louis XII*, par R. de Maulde. — *Un mystère diplomatique: Hugh Elliot à Berlin (1777)*, par O. Browning. — *Le Secret du Roi: Quelques explications sur des points contestés*, par le duc de Broglie. — *L'Empereur Guillaume I<sup>er</sup> d'Allemagne*, par un ancien diplomate. (L'auteur semble avoir été ambassadeur à Berlin.) — *Acquisition du duché de Mayenne par le Cardinal Mazarin*, par le vicomte de Grouchy.

### Annales de l'Ecole des sciences politiques.

1888, II. — *Les discordes de la coalition en 1793*, par Albert Sorel. — *L'Afrique équatoriale: Ogooué, Congo, Zambèze*, par L. Poinsard. (Etude géographique: vue d'ensemble, la Côte occidentale, la Côte orientale, climat, hygiène à suivre, résumé.) — *L'Eglise russe et l'autocratie*, par An. Leroy-Beaulieu. — *De l'organisation des partis politiques aux Etats-Unis*, par Ostrogorski. (Suite d'un piquant travail sur les mœurs électorales américaines.) — *La politique française au Congrès de Rastadt*, par R. Kœchlin. (Suite d'un important travail.) — *De l'application des lois métropolitaines à l'Algérie*, par E. Godefroy (à propos de la loi municipale de 1884). — *La conversion de la dette 3 0/0 en Angleterre*, par A. Arnauné. — *L'action éducatrice des puissances étrangères au Japon*, par L. Pasmentry.

### Revue du Monde Latin.

Juin. — *Souvenirs d'une régence française en Piémont*, par Lotty Millio. — *La loi des garanties et le nouveau Code pénal italien*, par Ch. Waternau.

### Revue maritime et coloniale.

Mai. — *Les collisions en mer*, par Banaré, capitaine de frégate. — Loi concernant l'obligation pour les navires de commerce allemands de rapatrier les gens de mer délaissés.

Juin. — *Eléments de droit maritime international*, par Rosse, sous-commissaire de la marine. (Introduction générale, principe de la liberté de la mer et restrictions.) — Chronique: on affirme qu'on vient de construire en Angleterre un canon ayant une portée de 12 milles; s'il en était ainsi, un port pourrait être bombardé par un bâtiment qu'on ne verrait pas du rivage, grâce à la convexité de la Terre.

### Revue de géographie.

Mai. — *Le Soudan français*, par Gaffarel. — *La baie de Diégo-Suarez*, par le capitaine Nicolas. — *Les Anglais en Birmanie*, par Bellet. — *Le Centenaire de La Pérouse*, par L. Drapeyron.

Juin. — *Configuration de l'Asie Centrale*, d'après les documents anglais et russes les plus récents, par le comte Meyners d'Estrey. — *Aperçu de la question marocaine*, à propos de la prochaine Conférence internationale, par H. de la Martinière. — *Le mouvement géographique*, par L. Delavaud (Chemin de fer

de Samarcande, ligne de Belgrade à Constantinople et à Salonique). — *Le maréchal Fabert*, par le capitaine Colette.

### Revue de droit international et de législation comparée.

1888, II. — *De l'incompétence des Tribunaux nationaux à l'égard des Gouvernements étrangers et de la situation spéciale de l'Etat du Congo en Belgique*, par de Cuvelier. — *Des causes politiques de guerre dans l'Europe moderne*, par le comte Kamarowski. (L'auteur passe successivement en revue l'Alsace et la Lorraine, les peuples des Balkans, les pays méditerranéens, la Russie et l'Angleterre, la Russie et l'Allemagne; il remanie la carte de l'Europe pour arriver au désarmement graduel des Etats, à la codification du droit international et à l'organisation de vastes fédérations.) — *La République Argentine et le droit international*, par Pradier-Fodéré. (Beaucoup de faits intéressants.) — *Le Corps diplomatique et le Corps consulaire en Espagne, coup d'œil sur l'organisation actuelle*, par Ernest Lehr. — *Projet de Code de commerce portugais*, par Ed. Rolin (analyse critique).

### Bulletin de la Société de législation comparée.

Mai. — *Etude sur les syndicats de faillite*, par R. Serville. — Rapport de M. Ch. Lachau sur le Congrès tenu à Londres, en 1887, par l'Association pour la réforme et la codification du droit des gens. (Diverses questions intéressantes y sont traitées : neutralisation de territoires, exécution des jugements étrangers, mariage, etc.) — Note sur le Code civil du Montenegro, par M. Bogisic. (C'est l'auteur principal du nouveau Code.) — Note sur le premier Congrès scientifique international des catholiques (indication des sujets traités dans la section des sciences juridiques).

Juin. — *De la législation de la faillite en Belgique, en Italie et en Espagne*, par E. Thaller. — *Etude sur le jury correctionnel dans les cantons de la Suisse romande*, par G. Leloir. — *Notes sur les cérémonies nuptiales chez les Morlaques de la Dalmatie*, par V. Pappafava. — *Note sur la Zadruga en Croatie*, par A. Rivière.

### Journal du droit international privé et de la Jurisprudence comparée.

1888, I-II. — *Esquisse du droit international privé*, par L. von Bar, professeur à l'Université de Göttingen. (Principes généraux relatifs à l'application des lois étrangères.) — *De la condition des Sociétés étrangères en Italie*, par Danieli, professeur à l'Ecole du commerce de Venise. (Commencement d'une étude importante.) — *De l'exécution des jugements étrangers en France*, par Ch. Daguin. — *Conditions imposées par la loi suédoise aux époux divorcés pour convoler à de nouvelles noces*, par d'Olivecrona, conseiller à la Cour suprême de Suède. — *De l'abordage en droit espagnol*, par H. Saint-Marc, agrégé de la Faculté de droit de Bordeaux. — *Violation d'un Consulat* (exposé complet de la question née de l'Incident de Florence, de décembre 1887). — *Offense envers un souverain étranger* (affaire des placards sur l'Empereur d'Allemagne). — *Un Français naturalisé Anglais et appartenant des lors à un pays où la liberté testamentaire est complète, peut-il être déshérité par son père resté Français?* — Bulletin de la jurisprudence française en matière de droit international. (Abordage, assurance maritime, divorce, marques de fabrique, régime matrimonial, valeurs mobilières). — Bulletin de la jurisprudence allemande, anglaise, autrichienne, belge, danoise, égyptienne, espagnole, des Etats-Unis, italienne, norvégienne, suisse. — Chronique.

### Le Mémorial diplomatique.

2 juin. — *La politique extérieure de la France*. — Discours du Pape aux pèlerins africains et lyonnais.



9. — *La puissance russe et le chemin de fer Transcaucasien.*  
 16. — *Perspectives de changement de règne en Allemagne.*  
 23. — *Affaires d'Égypte.* — Obsèques de l'Empereur Frédéric.  
 30. — *Les deux discours de l'Empereur Guillaume II.*

### L'Économiste français.

5 mai. — *La situation de l'Algérie et le projet d'un budget autonome*, par P. Leroy-Beaulieu. — *Le commerce extérieur de la France et de l'Angleterre pendant le premier trimestre de 1888.* — *La situation légale des syndicats professionnels*, par G. Michel. — *Le mouvement économique et social aux États-Unis*, par J. Chailley. (Détails intéressants sur les *Trusts*, c'est-à-dire les associations de personnes engagées dans une même industrie qui chargent un Comité directeur de la direction de leurs entreprises). — *La condition des classes ouvrières en Hollande*, par A. Raffalovich.

12. — *Les symptômes de plus en plus accentués d'une reprise des affaires*, par P. Leroy-Beaulieu. — *Les rivalités européennes en Océanie*, par J. Chailley (les intérêts français). — *Les chemins de fer en Russie*, par A. Raffalovich. — Lettre d'Angleterre (la question chinoise en Australie). — De l'inapplicabilité de la loi autorisant la Compagnie de Panama à émettre des obligations à lots.

19. — *Les projets de réformes budgétaires*, par P. Leroy-Beaulieu. — *Le développement et les progrès du Canada*, par J. Chailley.

26. — *La jonction des chemins de fer turcs et des chemins de fer occidentaux*, par P. Leroy-Beaulieu. — *Les populations agricoles de la France* (le Maine, l'Anjou, la Touraine, la Picardie et les Flandres), par G. Michel (d'après l'ouvrage de M. Baudrillart). — *Le Chili : les ressources, le commerce, la concurrence européenne*, par J. Chailley.

### L'Empereur Frédéric, par Edouard Simon, 1 vol. in-12, Paris, Hinrichsen, éditeur, 1888.

On lira avec grand intérêt ce volume dû à un historien particulièrement versé dans les choses allemandes. Les questions de la politique intérieure et extérieure de l'Allemagne dans les 30 dernières années y tiennent peu de place ; elles ont été traitées par M. Simon avec la plus grande compétence dans les volumes consacrés par lui à l'Empereur Guillaume et au prince de Bismarck. L'Empereur Frédéric a joué du reste un rôle effacé dans la politique du pays dont il devait être le souverain pendant quelques semaines. Mais on trouvera des détails intéressants et des enseignements utiles dans cette histoire faite en grande partie avec des fragments de lettres, de discours, de mémoires, de sorte qu'on a bien la physionomie de l'homme et de son entourage. Tout ce qui est rapporté ne fait qu'augmenter l'estime pour le souverain défunt et les regrets de sa mort. Il est bon aussi de voir par quelle éducation sévère sont préparés les futurs souverains dans les familles royales qui ont la conscience de leurs devoirs.

**L'an 1789**, par Hippolyte Gautier, gr. vol. in-4° de 800 p. de texte avec 650 reproductions de gravures de l'époque, Paris, 1888, librairie Ch. Delagrave.

C'est certainement une idée fort ingénieuse qu'a eue M. Gautier de faire revivre l'année fameuse qui a exercé une si grande influence sur les destinées de la France et, on peut dire, de l'Europe entière. Au milieu de tant d'ouvrages inspirés par des pensées si différentes, trop souvent pleins de déclamations, son livre conservera son originalité. Il se propose de nous replacer parmi nos pères dans cette année 1789, de nous faire connaître leurs sentiments, leurs espérances et aussi leurs illusions. Pour cela, l'auteur ne demande qu'à eux-mêmes ce qu'il ont voulu, ce qu'ils ont fait ; il fait abstraction des histoires de seconde

main et des jugements suggérés par les événements postérieurs. Il peut alors entrer dans des détails circonstanciés qu'on ne trouverait nulle part ailleurs; il ne se borne pas au récit des faits; on peut dire que rien ne lui est étranger: mœurs, modes, théâtres, écrits du jour, aspects de Paris, voyages en France, industrie et arts. On a ainsi la physionomie complète de l'époque, sa vie politique, sociale, artistique, etc.

Des notes nombreuses, complétant le texte, renvoient aux documents, en reproduisent les passages essentiels. Les gravures dont l'ouvrage est rempli concourent au même but; ce sont uniquement des reproductions d'estampes, vignettes, aquarelles, dessins ou tableaux de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. Tout est donc combiné fort heureusement pour donner l'idée la plus exacte du commencement de notre Révolution.

L'ouvrage paraît par livraisons et sera achevé le 27 avril 1889.

Voici le sommaire des deux premières livraisons: Jours d'allégresse, étrennes au peuple (avec une gravure du célèbre tableau de Bucourt, représentant un colporteur vendant le portrait de Louis XVI dans les chaumières); M. Necker (son portrait, celui de sa femme, gravures allégoriques, etc.). — Nous signalerons les passages les plus importants des diverses livraisons au fur et à mesure de leur publication. Nous n'avons voulu aujourd'hui qu'annoncer cet ouvrage qui fera, nous n'en doutons pas, honneur à l'auteur et à l'éditeur.

**La Légende de Metz**, par le comte d'Hérisson, 1 vol. in-12. Paris, 1888  
Paul Ollendorff, éditeur.

M. d'Hérisson, connu par diverses publications fort curieuses dont nous avons rendu compte, s'est proposé dans le présent ouvrage une tâche particulièrement difficile, digne d'un esprit un peu paradoxal, la réhabilitation du maréchal Bazaine. D'après lui, le condamné de Trianon aurait été la victime expiatoire de fautes commises par d'autres. On aurait entassé sur sa tête toutes les responsabilités, afin de permettre aux véritables coupables, aux hommes dont l'incapacité, les étroites ambitions, les basses rivalités auraient causé nos désastres, d'échapper aux sévères condamnations de l'histoire. Bref, en ce qui concerne Bazaine, l'histoire de la campagne de 1870 rappellerait la fable célèbre des *Animaux malades de la peste*. C'est le moins fautif qui aurait payé pour tous.

Nous n'avons pas à discuter ici le plus ou moins de fondement de cette assertion, ni à refaire, avec M. le comte d'Hérisson, le procès de Trianon. L'intérêt du livre, d'ailleurs, n'est pas là; il est dans les quelques faits et documents, soit inédits, soit généralement peu connus, invoqués par l'auteur à l'appui de sa plaidoirie en faveur de Bazaine. Le point sur lequel insiste principalement l'auteur est que le maréchal n'a jamais été libre de son action et de ses mouvements. Jusqu'à la dernière heure, c'est-à-dire jusqu'à la reddition de l'armée de Sedan, l'Empereur a toujours pesé de la façon la plus lourde et la plus désastreuse sur toute la conduite des opérations. Ainsi, pour ne citer qu'un seul fait, après que l'armée eût perdu son aile droite par l'écrasement du maréchal MacMahon, lorsqu'on était sans nouvelles du corps de Faily, qui pouvait être dispersé ou même avoir été forcé de mettre bas les armes, l'Empereur consulta le maréchal Bazaine, et voici quelle fut leur conversation:

Aux questions posées par l'Empereur, le maréchal répondit:

— Nous n'avons encore devant nous que trois corps d'armée ennemis; il faut les attaquer. Nous avons la supériorité du nombre et celle de la position; si Votre Majesté veut me charger de l'opération, je me fais fort de battre ces trois corps et de les renvoyer à la frontière. Ce succès relèvera le courage de l'armée, donnera au commandant en chef du génie le temps de construire ses ponts, rendra l'ennemi très circonspect, et nous passerons la Moselle sans être inquiétés.

— Non, lui répondit l'Empereur, témoin de l'affaissement moral de l'armée

et se l'exagérant encore. Il faut passer la Moselle le plus tôt possible, — c'était son idée fixe. — Cette attaque retarderait le passage.

— Mais, Sire, le passage est impossible en ce moment, les ponts ne sont pas prêts; pendant que nous nous battons, ils s'achèveront peut-être. Et puis, il n'est pas possible, sans s'exposer à un désastre, de passer un défilé avec l'ennemi à dos : chassons donc l'ennemi d'abord, nous passerons ensuite.

— Non, il faut passer la Moselle, répétait l'Empereur. Si vous jugez nécessaire d'attaquer, eh bien ! il faudra attaquer en même temps que nous passerons.

— Mais, Sire, les deux opérations ne peuvent se faire simultanément. Je ne puis répondre du succès qu'à condition d'avoir la supériorité du nombre, eu égard à la démoralisation de l'armée; et, cette supériorité, je ne l'aurai pas si un corps d'armée passe la rivière pendant que les autres se battent.

L'Empereur fut inflexible. Était-il possible de pousser plus loin l'entêtement et le trouble d'esprit?

Ce ne fut qu'à son corps défendant, toujours au dire de M. d'Hérissou, que Bazaine consentit à accepter le commandement en chef de l'armée du Rhin. Lorsque ce poste lui fut proposé, il fit observer à l'Empereur que le commandement revenait de droit soit à Mac-Mahon, soit à Canrobert, qui étaient, l'un et l'autre, ses anciens en grade; à quoi Napoléon répondit : « L'opinion publique unie à celle de l'armée vous désigne à mon choix. Mac-Mahon a été malheureux à Fröschwiller et Canrobert vient d'avoir son prestige égratigné au camp de Châlons. Il n'y a donc plus que vous d'intact, et c'est un ordre que je vous donne ». C'est ainsi que Bazaine fut contraint d'accepter, malgré lui, une tâche dont l'Empereur et dont d'autres plus adroits déclinaient les responsabilités, heureux de trouver un homme qui allait devenir responsable devant la France et devant l'histoire, non-seulement des fautes qu'ils avaient déjà commises, mais de celles qu'il leur restait à commettre. Au reste, Bazaine, quoique investi du commandement en chef, ne devait pas être livré à son initiative personnelle. Napoléon III n'avait plus la responsabilité du commandement, mais il continuait à donner des ordres et à diriger les mouvements de l'armée.

On a reproché à Bazaine d'avoir immobilisé son armée en la renfermant dans Metz. Voici ce que dit, à ce sujet, M. d'Hérissou :

La bataille du 16 août (la bataille de Rezonville) avait été un avertissement : Bazaine avait pu constater un manque d'entente cordiale entre les généraux, l'indiscipline et l'indécision parmi les hommes. L'armée avait quitté Metz dans la confusion et la désorganisation générales, insuffisamment pourvue de munitions et de vivres. Rezonville avait presque entièrement épuisé les cartouches, les caissons de munitions des deux corps qui avaient été le plus fortement engagés; les autres en avaient fait également une grande dépense. Quant aux rations, le corps de Frossard, d'après son propre rapport, n'avait plus de biscuit et de riz que pour un seul jour. Une partie de la cavalerie avait manqué de grain, pendant quarante-huit heures.

Les hommes de Canrobert, de son propre aveu, n'avaient, eux non plus, « ni biscuit, ni viande, ni café, ni sucre, ni sel, ni riz; » en un mot, ils étaient complètement dépourvus. Dans cette situation, Bazaine, qui n'avait assumé le commandement nominal de l'armée que depuis quatre jours, et qui, la veille encore, avait les mains liées par des ordres précis, ne peut être considéré comme responsable, quoiqu'on lui ait fait subir rudement toutes les conséquences de la responsabilité.

Il était nécessaire, pour l'armée, de se refaire de ses fatigues et de se ravitailler; dans ce but, une retraite, à portée d'une libre communication avec Metz, était la seule ressource.

Quant à l'accusation portée contre Bazaine de n'avoir pas épuisé, avant de se rendre, tous les moyens de défense à sa disposition, M. d'Hérissou répond par les faits suivants :

Déjà, au 15 septembre, on trouva nécessaire de réduire la ration de pain pour l'armée. Au 15 octobre, le général Coffinières, gouverneur de Metz, informait que 25,000 soldats malades manquaient de médicaments, de soulage-



ments médicaux et de secours de toute espèce. Dix jours avant cette date, le médecin en chef de l'armée avait fait connaître le terrible développement de la fièvre typhoïde, la perte d'innombrables blessés atteints par la cruelle gangrène d'hôpital et par l'impitoyable empoisonnement du sang ; le typhus était si violent qu'il moissonnait les chirurgiens à la faux ; le scorbut était presque général et une épidémie de dysenterie avait pris de telles proportions que les hôpitaux — et Metz tout entier était un hôpital — n'auraient pu contenir un dixième des malades. Il avait exposé comment les patients atteints de maladies mortelles n'avaient d'autre nourriture que de la viande de cheval sans sel, et un peu de mauvais pain. Comme témoignage personnel à l'appui, je puis dire que j'ai vu des prisonniers et des déserteurs de l'armée assiégée amenés dans les lignes allemandes, rongés par le scorbut et les maladies cutanées, résultant évidemment de l'appauvrissement du sang, et affamés non pas comme des hommes, mais comme des loups.

L'armée qui, après la capitulation, défila pour se rendre prisonnière dans ses cantonnements, offrait le spectacle lamentable d'hommes décharnés, anémiques et couverts de pustules. Les malheureux mouraient comme des mouches pendant qu'ils attendaient dans leurs camps découverts, sous la pluie froide, que les trains de prisonniers fussent prêts pour les emmener en captivité ; et la mortalité durant le voyage fut considérable.

M. d'Hérisson conclut de tous ces faits, ainsi que des déclarations des généraux renfermés dans Metz, que Bazaine ne traita que vaincu par la faim et par la maladie, et que, par conséquent, la condamnation qui l'a frappé est inique. C'est là une opinion que nous n'avons point à discuter, pas plus que nous ne pouvons discuter les accusations que l'auteur, dans le but d'amoindrir la culpabilité de Bazaine, porte contre tous les personnages, sans exception aucune, qui ont été mêlés aux événements politiques et militaires de 1870. Sous ce rapport, le volume de M. le comte d'Hérisson constitue un véritable pamphlet où se laissent voir d'évidents partis pris. Il nous semble que la défense de Bazaine aurait plutôt gagné que perdu à ce que l'écrivain eût apporté plus de modération, d'impartialité et de réel esprit critique dans l'accomplissement de sa difficile entreprise.

**Histoire contemporaine d'Angleterre** depuis l'avènement de la Reine Victoria jusqu'aux élections générales de 1880, par Mac Carthy, membre de la Chambre des Communes, trad. de l'anglais, avec l'autorisation de l'auteur, par Léopold Goirand, député, tome V, Paris, 1887, Librairie académique, Emile Perrin.

Nous avons rendu compte des quatre premiers volumes de cet intéressant ouvrage (*Archives*, 1886, I, p. 379) et nous en avons indiqué le caractère général. Le tome V, qui le complète, comprend la période de 1868 à 1880, pendant laquelle bien des questions importantes de politique intérieure ou extérieure ont été agitées. Il suffira de citer les titres de quelques chapitres : *L'idée irlandaise ; modification du traité de 1856 ; la question de l'Alabama tranchée par l'arbitrage ; encore la question d'Orient ; le Congrès de Berlin ; le déclin de l'impérialisme*. Le dernier chapitre est consacré à la littérature du règne pendant sa seconde période. Enfin, l'ouvrage se termine par une *Table analytique* des plus complètes, qui permet de se reporter facilement aux nombreux faits cités dans l'ouvrage. Le traducteur et l'éditeur ont rendu un grand service au public français en mettant ainsi à sa portée un ouvrage rempli de renseignements relatifs à une histoire contemporaine qui nous intéresse à un si haut degré.

*Le Gérant : FÉCHOZ.*

Arcis-sur-Aube. — Imprimerie Léon FRÉMONT.

# ARCHIVES

# DIPLOMATIQUES

---

## PREMIÈRE PARTIE

---

## TRAITÉS, CONVENTIONS, PROTOCOLES.

---

### BELGIQUE — SUISSE

#### Traité d'établissement

(4 juin 1887) (1)

Le Conseil fédéral de la Confédération suisse et sa majesté le roi des Belges, animés du désir de resserrer les liens d'amitié et de multiplier les bons rapports qui unissent les deux pays, ont décidé de régler, d'un commun accord et par un traité spécial, les conditions auxquelles sera soumis l'établissement des Belges en Suisse et des Suisses en Belgique, et ont nommé pour leurs plénipotentiaires à cet effet, savoir :

Le conseil fédéral de la Confédération suisse : Monsieur le conseiller fédéral Louis Ruchonnet, chef du département fédéral de justice et police, et sa majesté le roi des Belges : Monsieur Maurice Delfosse, son envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire auprès de la Confédération suisse, lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

Article premier. — Les Belges seront reçus et traités dans chaque canton de la Confédération, relativement à leurs personnes et à leurs propriétés, sur le même pied et de la même manière que le sont ou pourront l'être à l'avenir les ressortissants des autres cantons. Ils pourront, en conséquence, aller, venir et séjourner temporairement en Suisse, en se conformant aux lois et règlements de police.

Tout genre d'industrie et de commerce permis aux ressortissants des

1. L'échange des ratifications a eu lieu à Berne, le 7 mai 1888.

divers cantons le sera également aux Belges et sans que l'on puisse en exiger aucune condition pécuniaire ou autre plus onéreuse.

Art. 2. — Les Suisses jouiront en Belgique des mêmes droits et avantages que l'article premier ci-dessus assure aux Belges en Suisse.

Art. 3. — Les ressortissants de l'un des deux Etats établis dans l'autre ne seront pas atteints par les lois militaires du pays qu'ils habiteront, mais resteront soumis à celles de leur Patrie.

Ils seront également exempts de tout service, soit dans la garde civile, soit dans les milices municipales.

Art. 4. — Les ressortissants de l'un des deux Etats établis dans l'autre et qui seraient dans le cas d'être renvoyés par sentence légale ou d'après les lois ou règlements sur la police des mœurs et sur la mendicité, seront reçus en tout temps, eux et leurs familles, dans le pays dont ils sont originaires et où ils auront conservé leurs droits.

Art. 5. — Tout avantage que l'une des parties contractantes aurait concédé ou pourrait encore concéder à l'avenir d'une manière quelconque à une autre puissance, en ce qui concerne l'établissement des citoyens et l'exercice des professions industrielles, sera applicable de la même manière et à la même époque à l'autre partie, sans qu'il soit nécessaire de faire une convention spéciale à cet effet.

Art. 6. — Le présent traité est conclu pour dix ans et entrera en vigueur un mois après l'échange des ratifications.

Dans le cas où aucune des deux hautes parties contractantes n'aurait notifié, douze mois avant la fin de ladite période, son intention d'en faire cesser les effets, il demeurera obligatoire jusqu'à l'expiration d'une année à partir du jour où l'une des hautes parties contractantes l'aura dénoncé.

Le présent traité sera ratifié et les ratifications en seront échangées le plus tôt possible à Berne.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs ont signé le présent traité et y ont apposé leurs cachets.

Fait en double expédition, à Berne, le 4 juin 1887.

(L.-S.) Signé L. RUCHONNET.

(L.-S.) — MAURICE DELFOSSE.

— Voici le Message du conseil fédéral à l'assemblée fédérale au sujet du traité d'établissement qui précède :

Monsieur le président et messieurs,

En raison de la revision du tarif des péages, nous avons dû dénoncer en 1878 notre traité de commerce avec la Belgique, du 11 décembre 1862. Comme les questions d'établissement se trouvaient réglées par ce même traité, les dispositions y relatives cessèrent également d'être en vigueur; par contre, en novembre 1879 et janvier 1880, nous avons lié avec le gouvernement belge, par voie de correspondance, un arrangement d'après lequel les deux états devaient se traiter réciproquement sur le pied de la nation la plus favorisée, pour toutes les matières réglées par le traité expiré, et cela jusqu'à la conclusion d'un nouveau traité, ou jusqu'à ce que l'une des deux parties eût dénoncé cet arrangement (Rec. off., nouv. série, IV. 312 et 383).

Or dans ces derniers temps, les autorités militaires belges ont voulu soumettre aux lois militaires belges les jeunes Suisses nés en Belgique. Nous avons dû réclamer contre cette prétention, parce que, à teneur de l'arrangement précité stipulant le traitement de la nation la plus favorisée, les Belges domiciliés en



Suisse eussent été affranchis de toute prestation militaire, en application de l'art. 4 du traité d'établissement passé entre la Suisse et la France le 23 février 1882 ; ils auraient continué ainsi à jouir des avantages que leur accordait autrefois l'art. 5 de l'ancien traité avec la Belgique, tandis que l'on aurait refusé les mêmes immunités aux Suisses établis en Belgique. Le gouvernement actuel de la Belgique croit pouvoir mettre en question la validité de l'arrangement conclu par voie de correspondance en 1879/80, parce que cet arrangement n'a pas été soumis à la ratification des autorités législatives. Certainement nous tenons ce raisonnement pour inadmissible, car le précédent gouvernement belge s'est lié vis-à-vis de la Suisse ; or, les divers gouvernements qui se succèdent dans un seul et même pays sont liés par les actes de leurs prédécesseurs et la Belgique doit accorder à la Suisse les mêmes avantages que ceux dont elle jouit dans notre pays en vertu de la prolongation des effets de l'ancien traité. Mais le simple doute émis sur l'arrangement conclu nous a démontré que nous ne pouvions plus nous y fier. Nous avons dû en conséquence proposer au gouvernement belge de conclure un nouveau traité d'établissement, qui serait affranchi de toute autre matière ; nous lui avons proposé aussi de prendre pour base les dispositions correspondantes du traité de 1862 ou celles du traité conclu entre la Suisse et la France le 23 février 1882.

Se ralliant à cette dernière proposition, le gouvernement belge accepta textuellement notre traité avec la France, dont seuls les articles 2 et 7 n'ont pas trouvé place dans le traité que les plénipotentiaires respectifs se sont heureusement trouvés à même de signer après de courtes négociations le 4 juin 1887, sous réserve toutefois, cela va sans dire, de la ratification par les autorités législatives des deux pays.

L'article 2 du traité franco-suisse, que notre nouveau traité belge ne reproduit pas, dit que, pour légitimer leur établissement en Suisse, les Français doivent être munis d'un acte d'immatriculation constatant leur nationalité et qui leur sera délivré par l'ambassade de la république française, ou par les consulats et vice-consulats de France en Suisse. Le retranchement de cet article était commandé par le fait que la légation de Belgique et les consulats belges ne tiennent pas de liste des Belges domiciliés en Suisse et ne seraient pas en mesure dès lors de délivrer des actes d'immatriculation. A teneur de l'art. 1<sup>er</sup> du nouveau traité, les Belges seront reçus et traités sur le même pied que les ressortissants des cantons. Les autres cantons pourront donc exiger des Belges qui veulent s'établir sur leur territoire les mêmes papiers de légitimation qu'aux ressortissants d'autres cantons. L'ancien traité de 1862 ne contenait pas non plus de disposition plus précise à ce sujet et jamais on n'en a éprouvé le besoin. La marche qu'il y aura lieu de suivre est indiquée par la circulaire de notre département de justice et police du 24 octobre 1874 (F. féd. 1874, III. 256).

Quant à l'art. 7 du traité franco-suisse, qui parle des colonies françaises, il est clair qu'il ne pouvait s'appliquer à la Belgique, ce pays n'ayant pas de colonies.

Nous ne doutons pas qu'ayant approuvé en son temps le traité avec la France, vous n'accordiez aussi, comme nous vous le proposons, votre ratification au présent traité, en adoptant le projet d'arrêté ci-joint.

Agréé, monsieur le président et messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Berne, le 10 juin 1887.

## FRANCE — SUISSE

## Convention concernant les écoles primaires

14 décembre 1887 (1)

Le président de la République française et le Conseil fédéral suisse, également animés du désir d'assurer aux enfants des deux nations, particulièrement dans les départements français et cantons suisses limitrophes, les bienfaits de l'instruction primaire obligatoire et gratuite, ont résolu de conclure, à cette fin, une convention spéciale, et ont nommé pour leurs plénipotentiaires, savoir :

Le président de la République française, M. Emile Flourens, ministre des affaires étrangères ; et le Conseil fédéral suisse, M. Charles-Edouard Lardy, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de la Confédération suisse à Paris,

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

Article premier. — Les enfants de nationalité française sont traités en Suisse, en tout ce qui concerne l'obligation de l'enseignement primaire et la gratuité de l'instruction primaire publique, sur le même pied que les Suisses.

Inversement, les enfants de nationalité suisse sont traités en France, en tout ce qui concerne l'obligation de l'enseignement primaire et la gratuité de l'instruction primaire publique, sur le même pied que les Français.

Art. 2. — Le frère, le tuteur, la personne qui a la garde d'un enfant soumis à l'instruction primaire obligatoire, le patron chez lequel cet enfant est placé, et, en général, les personnes responsables dudit enfant, sont en France, lorsque l'enfant est de nationalité suisse, tenus à l'observation des lois françaises, et, en cas de contravention, sont passibles, des mêmes peines que si l'enfant était de nationalité française.

Inversement, en Suisse, les personnes responsables d'un enfant de nationalité française sont soumises aux mêmes lois, et, en cas de contravention, sont passibles des mêmes peines que si l'enfant était de nationalité suisse.

Art. 3. — Si la personne responsable de l'enfant réside sur le territoire de l'autre Etat, les autorités scolaires sont réciproquement tenues de se signaler les enfants qui n'observent pas les lois sur l'obligation de l'enseignement primaire, et les autorités du lieu de la résidence de la personne responsable sont compétentes pour sévir contre cette dernière de la même manière et en appliquant les mêmes pénalités que si l'infraction avait été commise sur le territoire national.

Les rapports dressés par les autorités scolaires de l'un des deux pays feront foi jusqu'à preuve contraire, devant les autorités de l'autre pays.

Art. 4. — Les enfants suisses âgés de plus de treize ans qui seraient encore, d'après les lois de leur canton d'origine, astreints à fréquenter une école, sont admis à suivre en France, aux mêmes conditions que

1. *Journal officiel de la République française*, du 13 juin 1888.

les Français habitant la commune, les écoles et les cours d'enseignement complémentaire professionnel ou primaire supérieur.

Art. 5. — Les autorités scolaires de chacun des deux Etats sont tenues de prêter leur concours à celles de l'autre Etat pour les renseignements sur la réelle fréquentation des écoles primaires par les enfants qu'elles se signaleraient, et de délivrer gratuitement et d'urgence telles attestations de scolarité qui leur seraient demandées par les autorités de l'autre Etat. Les demandes de renseignements peuvent également s'appliquer aux enfants désignés dans l'art. 4.

Art. 6. — Pour l'exécution des articles qui précèdent, les autorités scolaires des deux pays sont autorisées à correspondre directement entre elles. A cet effet, il sera dressé tous les ans dans chacun des deux Etats une liste des fonctionnaires français et suisses autorisés à correspondre directement ; cette liste sera respectivement communiquée, par la voie diplomatique, à l'autre gouvernement dans le courant du mois de juillet.

Art. 7. — La présente convention demeurera en vigueur jusqu'à l'expiration d'un délai de six mois à partir de la date de la dénonciation qui en serait faite, par la voie diplomatique, à une époque quelconque, par l'une des parties contractantes.

La présente convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées à Paris dans le délai de six mois.

Elle sera exécutoire aussitôt après l'échange des ratifications.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente convention et y ont apposé leurs cachets.

Fait à Paris, en double exemplaire, le 14 décembre 1887.

(L. S.) Signé : FLOURENS.

(L. S.) Signé : LARDY.

— Voici le rapport fait à la Chambre des députés par M. Philippon, au nom de la Commission chargée d'examiner la convention qui précède :

Messieurs, grâce aux relations de voisinage qui existent entre les habitants de la frontière franco-suisse, et qui font que beaucoup d'enfants résident tantôt dans un pays, tantôt dans un autre, un certain nombre de parents, soit en Suisse, soit en France, ont réussi jusqu'à ce jour à se soustraire à l'obligation de faire instruire leurs enfants.

D'autre part, certaines communes françaises, et plus particulièrement les communes urbaines, ne veulent pas accepter dans leurs écoles publiques, à cause de leur nationalité étrangère, les enfants suisses domiciliés sur leur territoire.

Dès 1883, le gouvernement helvétique s'est ému de cet état de choses. Dans le désir d'y remédier, il a fait sonder le gouvernement français sur le point de savoir s'il ne serait pas disposé à étendre aux Suisses résidant en France le bénéfice de la loi du 28 mars 1882, sur l'instruction primaire.

A l'appui de cette demande, le gouvernement fédéral faisait remarquer que, sur le territoire de la Confédération, les étrangers sont, quant aux lois scolaires, traités absolument de la même manière que les citoyens suisses eux-mêmes.

La légation suisse à Paris, chargée de conduire ces négociations, se heurta de la part de notre Gouvernement à une fin de non-recevoir tirée de ce que, d'après l'interprétation qui semblait prévaloir devant la juridiction française, la loi du 28 mars 1882 n'avait pas le caractère de loi de police, et qu'elle n'était par conséquent applicable qu'aux seuls citoyens français.



Les choses en restèrent là jusqu'au jour où, sur les instances réitérées du conseil exécutif de Berne, le gouvernement fédéral consentit à reprendre la question, mais en l'envisageant cette fois sous un nouvel aspect : renonçant à faire prévaloir en France l'interprétation donnée par les autorités cantonales suisses aux lois scolaires, quant à leur applicabilité aux étrangers, le Conseil fédéral entama avec notre Gouvernement des négociations qui aboutirent, le 14 décembre 1887, à la conclusion d'une convention dont le but est d'assurer l'observation des lois relatives à l'instruction primaire par les enfants des deux pays résidant sur le territoire de l'autre pays.

C'est cette convention qui est aujourd'hui soumise à votre ratification. Elle constitue dans notre droit international une heureuse innovation, et peut servir de point de départ à toute une série de traités analogues avec les nations qui nous entourent.

Son effet sera de faire traiter en Suisse les enfants de nationalité française sur le même pied que les Suisses, pour tout ce qui concerne l'obligation de l'enseignement primaire et la gratuité de l'instruction primaire publique. (Art. 1<sup>er</sup>, § 1<sup>er</sup>.)

Inversement, les enfants de nationalité suisse seront traités en France, en tout ce qui concerne l'obligation de l'enseignement primaire et la gratuité de l'instruction primaire publique, sur le même pied que les Français. (Art. 1<sup>er</sup>, § 2.)

Quant aux personnes responsables des enfants soumis à l'instruction primaire obligatoire, elles seront tenues à l'observation des lois en vigueur dans le pays où elles résident. Si, par exemple, il s'agit d'un Suisse domicilié en France, ses enfants seront astreints à fréquenter l'école primaire, jusqu'à l'âge de treize ans, et s'ils ne le font pas, leur père sera passible des mêmes peines que si l'enfant était de nationalité française.

A l'inverse, en Suisse, les personnes responsables d'un enfant de nationalité française seront soumises aux mêmes lois, et, en cas de contravention, passibles des mêmes peines, que si l'enfant était de nationalité suisse.

D'où il suit qu'en Suisse les écoles seront ouvertes aux enfants français domiciliés dans ce pays, non point seulement jusqu'à l'âge de treize ans, comme cela a lieu en France, mais jusqu'à quinze ans, et dans certains cantons, comme les cantons de Lucerne, de Soleure, du Tessin, de Vaud et du Valais, jusqu'à seize, dix-huit et même vingt ans.

Mais ce n'est point là pour nous un motif de plainte; tout au contraire, puisque nous recevons plus que nous ne donnons.

Pour atténuer, dans une certaine mesure, cette inégalité du traitement, toute à notre avantage, le gouvernement fédéral a fait insérer dans la convention qui vous est soumise un article aux termes duquel les enfants suisses âgés de plus treize ans, qui seraient encore, d'après les lois de leur canton d'origine, astreints à fréquenter une école, devront être admis à suivre en France, aux mêmes conditions que les Français habitant la commune, les écoles et les cours d'enseignement complémentaire professionnel ou primaire supérieur. (Art. 4.)

Cette assimilation des Français aux Suisses, quant à l'obligation et à la gratuité de l'instruction primaire, ne sera pas, nous le répétons, une nouveauté chez nos voisins, qui n'ont jamais hésité à appliquer aux Français, comme d'ailleurs à tous les étrangers résidant sur leur territoire, les différentes lois cantonales relatives à l'instruction populaire.

C'est ainsi que la loi du 17 mai 1872 sur l'instruction primaire dans le canton de Neuchâtel déclare, dans son article premier, que cette instruction « est obligatoire pour tous les enfants neuchâtelois, suisses ou étrangers domiciliés dans le canton. » La législation des autres cantons consacre, implicitement tout au moins, le même principe.

Sur ce point, il faut bien le reconnaître, la doctrine suisse est de beaucoup supérieure à celle qui semble avoir prévalu chez nous. Comment méconnaître, en effet, aux lois d'instruction populaire ce caractère de lois d'ordre

public et de police qui les rend applicables à tous ceux qui habitent notre territoire ? Est-ce que l'on peut raisonnablement nier la répercussion des lois de cette nature sur la sûreté, la grandeur et la prospérité d'un pays ?

D'autre part, et alors même que l'on se placerait au point de vue de ceux qui font rentrer les lois scolaires dans le domaine du droit civil, on n'en serait pas moins tenu, suivant nous, d'accorder le bénéfice de ces lois aux citoyens suisses domiciliés chez nous. Le traité d'établissement, renouvelé entre la France et la Suisse en 1882, assimile en effet, les citoyens de chacun des deux pays aux citoyens de l'autre pour tout ce qui concerne leurs personnes et leurs propriétés, c'est-à-dire, en d'autres termes, pour tout ce qui touche au droit civil lui-même.

Ce qui donne à la convention qui vous est soumise son véritable caractère d'originalité, c'est l'établissement de rapports directs entre les autorités scolaires de chacun des deux Etats.

Aux termes de l'article 5, ces autorités seront tenues de se prêter leur concours réciproque pour les renseignements sur la réelle fréquentation des écoles primaires par les enfants qu'elles se signaleraient et de délivrer gratuitement et d'urgence telles attestations de scolarité qui leur seraient demandées par les autorités de l'autre Etat. A cet effet, les autorités scolaires des deux pays sont autorisées à correspondre directement entre elles. (Art. 6.)

Cette innovation qui s'inspire d'ailleurs d'usages dès longtemps établis pour ce qui concerne le service de la justice, aura l'heureux résultat d'éviter les longueurs et la solennité des correspondances par voie diplomatique.

Telles sont les dispositions de la convention conclue avec la Suisse le 14 décembre 1887. Si on les analyse attentivement, on ne tarde pas à se convaincre qu'elles rangent les lois scolaires dans le statut réel ; c'est-à-dire qu'en ce qui touche l'instruction primaire, les Suisses résidant en France sont soumis, non pas aux lois de leur pays d'origine, mais bien aux lois françaises. Il en est de même des Français résidant en Suisse.

C'est contre ce principe qu'un membre de la Commission a soulevé un certain nombre d'objections, en considération desquelles il a déposé un amendement tendant à faire renvoyer le projet de convention à la commission, afin que les articles 2 et 3 soient supprimés et que l'article 1<sup>er</sup> soit modifié en ce sens que la réciprocité stipulée, au lieu de s'appliquer à l'obligation et à la gratuité, ne s'appliquerait plus qu'à la gratuité seulement.

Votre commission a cru devoir repousser cet amendement pour un double motif.

Tout d'abord, son auteur ne semble pas s'être assez pénétré des conditions constitutionnelles dans lesquelles le droit du Parlement s'exerce en matière de traités internationaux : la Constitution donne bien aux Chambres un droit de contrôle sur les conventions de cette nature, mais ce droit ne se traduit que d'une seule manière, par le rejet ou l'approbation en bloc de l'instrument diplomatique qui leur est soumis par le Gouvernement. Demander à la Chambre de supprimer les articles 2 et 3, c'est donc en réalité se servir d'un moyen détourné pour demander le rejet de la convention.

D'autant mieux qu'il ne faut pas songer à obtenir du gouvernement helvétique qu'il renonce à appliquer les lois scolaires aux étrangers résidant sur son territoire ; en premier lieu, parce que c'est là une affaire qui relève des cantons et non point de la Confédération (art. 3 et 27 de la constitution fédérale), et ensuite, parce que nous sommes liés par la convention d'établissement passée avec la Suisse, en 1882, laquelle stipule expressément que les Français résidant en Suisse seront soumis aux lois et règlements en vigueur dans ce pays.

La protestation de l'auteur de l'amendement arrive donc trop tard : c'est en 1882, lors de la ratification de la convention d'établissement, qu'elle eût dû se produire.

Aussi bien l'amendement que nous combattons semble inspiré par des craintes confessionnelles qui n'ont rien de fondé.

La neutralité de l'école, au point de vue religieux, est assurée, en Suisse, par la constitution fédérale elle-même, qui dispose dans son article 27 : « Les écoles publiques doivent pouvoir être fréquentées par les adhérents de toutes les confessions, sans qu'ils aient à souffrir d'aucune façon dans leur liberté de conscience ou de croyance ». L'article 49 est plus formel encore : « La liberté de conscience est inviolable. Nul ne peut être contraint de faire partie d'une association religieuse, de suivre un enseignement religieux, d'accomplir un acte religieux, ni encourir des peines, de quelque nature qu'elles soient, pour cause d'opinion religieuse. » Les lois cantonales relatives à l'instruction primaire, aussi bien dans les cantons protestants que dans les cantons catholiques, ne se sont point écartées de ce principe : elles contiennent des dispositions qui sauvegardent d'une façon complète la liberté de penser et de croire.

C'est ainsi que la loi vaudoise du 31 janvier 1863, sur l'instruction primaire obligatoire, après avoir réglementé l'enseignement religieux, s'empresse d'ajouter que « sur la demande expresse des pères de famille, la commission d'école peut dispenser des écoliers d'assister à l'enseignement de la religion. » (Art. 20.) L'article 12 de la loi du 17 mai 1884 sur l'instruction primaire dans le canton de Fribourg contient une disposition analogue.

Dans le canton de Neuchâtel, l'enseignement religieux est facultatif. Il se donne suivant le libre choix et la volonté des familles. Les commissions d'éducation n'ont à intervenir ni pour le choix des personnes chargées de l'enseignement religieux, ni pour le caractère et le programme de cet enseignement (loi du 17 mai 1872, art. 18 et 21). Il en est de même dans le canton de Genève (loi du 5 juin 1886, art. 22). Enfin la loi bernoise du 11 mai 1870 sur les écoles primaires publiques décide, dans son article 11, que les élèves réformés dans les écoles catholiques et les élèves catholiques dans les écoles réformées, sont dispensés de fréquenter l'enseignement religieux. Il en est de même des enfants qui n'appartiennent à aucune des deux confessions nationales.

Quant aux pénalités qui frappent les contraventions aux lois scolaires suisses, elles ne sont ni plus ni moins sévères que celles qui ont été édictées par notre loi du 28 mars 1882 sur l'instruction primaire.

A ce double point de vue, la convention du 14 décembre 1887 n'offre donc aucun des dangers qu'un membre de votre commission a semblé redouter. En résumé, l'arrangement diplomatique soumis à votre ratification constitue un véritable progrès. Il fait cesser le débat théorique qui existait entre les deux hautes parties contractantes sur le point de savoir si le traité d'établissement de 1882 a ou n'a pas assimilé aux nationaux les Français résidant en Suisse, et réciproquement, quant à l'obligation scolaire en vigueur dans l'un ou l'autre pays. Il assure, sans contestation possible, les bienfaits de l'instruction à deux colonies étrangères d'une importance numérique à peu près égale. Enfin, il permettra de lutter avec avantage contre les habitudes de vagabondage, de paresse ou de contrebande, de toute une partie de la jeunesse des régions situées des deux côtés du Jura.

Cet arrangement qui fait honneur à l'esprit démocratique des deux nations contractantes, est un nouveau service rendu à la cause de l'instruction populaire dont vous vous êtes toujours montrés les défenseurs convaincus. Aussi le soumettons-nous avec confiance à votre approbation.



## NOMBRE DE FRANÇAIS

 D'après le Recensement de la population en Suisse au 1<sup>er</sup> Novembre 1880.

CANTONS	LIMITROPHES	AUTRES	OBSERVATIONS
Zurich.....	»	834	(*) Les cantons désignés par un * sont considérés comme limitrophes, par exemple au point de vue télégraphique, ou étaient limitrophes avant l'annexion de l'Alsace. Bâle a une nombreuse colonie alsacienne française.
Berne.....	5.728	»	
Lucerne.....	»	183	
Uri.....	»	185	
Schwytz.....	»	86	
Unterwald-le-Haut.....	»	3	
Unterwald-le-Bas.....	»	11	
Glaris.....	»	17	
Zoug.....	»	45	
* Fribourg.....	932	»	
* Soleure.....	359	»	
* Bâle (ville).....	2.253	»	
* Bâle (campagne).....	»	75	
Schaffhouse.....	»	19	
Appenzell (extérieur).....	»	2	
Appenzell (intérieur).....	»	225	
Saint-Gall.....	»	44	
Grisons.....	»	201	
Argovie.....	»	108	
Thurgovie.....	»	114	
Tessin.....	6.649	»	
Vaud.....	996	»	
Valais.....	4.579	»	
Neuchâtel.....	30.003	»	
Genève.....	51.501	2.152	
Totaux.....	53.653		

La Convention a été l'objet d'une vive discussion au Sénat dans la séance du 12 juin ; nous reproduisons les débats où ont été soulevées plusieurs questions intéressantes de droit international.

M. Lucien Brun. — Messieurs, je viens demander au Sénat de vouloir bien entendre quelques observations très sommaires, très courtes, et qui tendent à obtenir de lui de ne pas accepter dans les termes où elle lui est présentée, la convention qui doit régler entre la France et la Suisse leurs rapports à propos de l'exécution de la loi scolaire. Je parle de la convention dans les termes où elle vous est présentée. Je ne crois pas, en effet, et je ne veux pas dire que nous devons nous refuser à faire une convention avec la Suisse. Il ne m'est pas démontré qu'elle soit absolument nécessaire. Je crois cependant qu'elle peut être utile. Il n'est personne ici — je ne crois pas m'engager trop en le disant — qui ne voie avec satisfaction, toutes les fois que l'occasion nous en sera donnée, un témoignage de confiance réciproque donné à ce pays véritablement ami.

L'honorable M. Foucher de Careil a parlé, hier, des souvenirs anciens de

notre amitié avec la Suisse. Je suis, pour ma part, heureux de rappeler ici un souvenir plus récent, avant d'entrer dans cette discussion. Je ne crains pas de m'engager trop en disant que la France n'oubliera jamais l'accueil fraternel que la Suisse a fait aux soldats victimes de nos désastres et la charité généreuse avec laquelle ils ont été reçus par elle. (Très bien ! très bien ! Vive approbation sur tous les bancs.) Je crois donc que tout ce qui nous viendra de la Suisse, toutes les demandes d'échange de confiance réciproque, tout ce qui pourra nous lier davantage sera bien accueilli.

Je suis convaincu — je le dis tout de suite, et là encore je suis certain que je n'ai à attendre aucune contradiction — que si la convention qui nous est soumise se bornait à l'échange officiel de la gratuité scolaire et s'il était dit que les nationaux pourront, dans le pays voisin, fréquenter les écoles, et que cette fréquentation ne pourra pas leur être refusée, personne ne le contesterait.

Je vais même plus loin, et je pense qu'il n'y aurait aucun inconvénient, qu'il y aurait même utilité à dire que, si les parents le demandaient, la fréquentation de l'école chez l'une des deux nations équivaldrait au certificat d'assiduité pour les écoles de l'autre nation.

Je crois que sur ce point je ne rencontrerai aucune objection dans l'esprit de personne ; mais lorsque, ne s'en tenant pas là, on me parle d'obligation internationale, mais lorsque je vois le père de famille français soumis à la loi suisse et soumis aux pénalités suisses prononcées par des tribunaux autres que ceux de son pays, eh bien, là, messieurs, pardonnez-moi le mot, je me révolte, parlementairement, mais enfin je me révolte.

Je me suis demandé pourquoi le gouvernement fédéral ne se contente pas de ce qui est légitime, raisonnable, je veux dire la concession réciproque de la gratuité scolaire ; pourquoi il ne se contente pas de demander que les certificats donnés par les autorités scolaires d'un pays soient acceptés dans l'autre.

Il va plus loin ; il demande l'obligation réciproque de rendre obligatoire l'école pour tous les enfants de chaque nationalité chez la nation voisine. Pourquoi ?

Messieurs, je crois que cela est facile à comprendre.

L'honorable M. Foucher de Careil vous en parlait hier, et vous savez tous qu'il y a en Suisse une lutte assez vive entre ce que j'appellerai la concentration d'un côté et l'autonomie cantonale de l'autre. Berne, je veux dire l'autorité centrale appuyée par un parti puissant, tend à accroître le pouvoir fédéral aux dépens des autorités locales, et les cantons résistent.

Or, un des terrains sur lesquels la lutte a été la plus vive a été et a dû être le terrain de l'enseignement. La convention qu'on vous propose de faire et qui rend obligatoire pour tout enfant français en Suisse la fréquentation des écoles cantonales, va permettre au pouvoir central une intervention quotidienne dans les écoles communales ; puis l'autorité fédérale y trouve un avantage de plus : elle résout une question fort discutée : celle de l'obligation pour les cantons de recevoir dans leurs écoles même les étrangers.

Voilà, messieurs, ce que j'avais à dire d'abord. Nous refusons l'obligation, mais nous accepterions la gratuité et l'équivalence du certificat d'assiduité.

Voyons maintenant quel est le but et quelles seraient les conséquences de cette convention.

Le but de la convention, je le demande à l'exposé des motifs fait par le Gouvernement. C'était alors, non pas l'honorable M. Goblet, mais l'honorable M. Flourens qui était ministre des affaires étrangères. Je demande à cet exposé le but de la convention. Le voici en quelques lignes :

« Dans les deux pays, l'instruction primaire étant obligatoire pour ces enfants, les personnes qui en sont responsables seraient, en France, lorsque l'enfant est de nationalité suisse, tenues à l'observation de la loi française et passibles des pénalités qu'elle édicte.

« Réciproquement, en Suisse, les personnes responsables d'un enfant de

nationalité française seraient soumises aux mêmes lois et passibles des mêmes peines que si l'enfant était de nationalité suisse.

« Dans le cas où la personne responsable de l'enfant résiderait sur le territoire de l'autre Etat, les autorités scolaires seraient réciproquement tenues de se signaler les enfants qui n'observent pas les lois sur l'obligation de l'enseignement primaire, et les autorités du lieu de la résidence de la personne responsable auraient compétence pour sévir contre elle de la même manière et en appliquant les mêmes pénalités que si l'infraction avait été commise sur le territoire national.

« A cet effet, les rapports des autorités scolaires de l'un des deux pays feraient foi, jusqu'à preuve contraire, devant les autorités de l'autre pays. »

En moins de mots, cela signifie que les familles françaises résidant en Suisse sont soumises à la loi suisse pour l'obligation d'envoyer leurs enfants à l'école primaire, et les pères de famille français pourront être condamnés par les tribunaux suisses à l'amende et à l'emprisonnement dans les prisons suisses, dans le cas où les tribunaux de ce pays saisis par l'autorité suisse considéreraient que la loi suisse a été violée par un Français. (C'est vrai ! très bien ! à droite.)

Voilà le traité que l'on vous propose de conclure avec nos voisins.

Eh bien, ici, les objections se pressent. Et, d'abord, est-ce que l'Etat a le droit de soumettre un de ses nationaux à une législation étrangère pour tout ce qui n'est pas loi de police et de sûreté ?

Comment ! vous allez me naturaliser étranger pour partie, si je puis ainsi parler, en me soumettant à une loi étrangère, loi personnelle, loi civile, qui ne rentre pas dans la catégorie des lois de police et de sûreté ?

Jamais le droit international n'a connu ni admis quelque chose de comparable à ce que vous nous proposez.

Vous allez soumettre nos nationaux à l'étranger à une loi qui n'est pas une loi de police et de sûreté !

Ah ! je connais bien les traités d'extradition. Si un Français a violé la loi scolaire, et en admettant que cette violation constitue un délit, si vous avez obtenu un traité d'extradition, usez-en ; mais ne soumettre, moi, Français, à des tribunaux qui ne sont pas les miens parce que j'aurai violé une loi qui n'est pas la mienne, non, je le répète, cela dépasse votre droit.

Votre droit d'Etat français s'arrête à la frontière ; et quand je dépasse la frontière, je vous échappe absolument, à moins que vous n'ayez un droit d'extradition conquis par un traité ; mais en fait de droit civil et d'obligations personnelles, vous n'avez rien à voir quand la frontière est franchie. (Nouvelles marques d'approbation sur les mêmes bancs.)

Et si vous me disiez — mais vous n'oserez pas me le dire — que par le vote du Parlement vous aurez fait vôtre, vous aurez fait française la loi suisse, je vous répondrais d'abord que, même dans ce cas, vous ne pourriez pas me soumettre à la juridiction d'un tribunal étranger contre lequel je n'ai pas les garanties que m'offre la loi de mon pays.

Mais quant à faire ainsi votre une loi — que dis-je une loi ? — vingt-deux lois, car il y a vingt-deux lois différentes, quelques-unes contradictoires, dont les articles ne nous sont pas soumis, sur lesquels nous ne pouvons pas délibérer ; quant à accepter en bloc toutes ces lois sans les connaître ; quant à accepter d'avance les changements qu'elles peuvent subir ; quant à faire juger par des tribunaux étrangers les contraventions à ces lois commises par des Français, vous ne l'oserez pas !

Il y aurait fait le monde des jurisconsultes une stupéfaction universelle, et je supplie le Sénat de ne pas faire à mon pays l'injure d'introduire dans le droit international un précédent qui ne serait pas à notre honneur. (Vive approbation à droite.)

Messieurs, voilà le droit. Mais voyons quelle est la convention et quelles en seraient les conséquences ? Je le ferai en quelques mots, rassurez-vous !

Quelle est la loi française ? La loi française, la voici : L'enseignement est



gratuit ; l'enseignement est laïque ; l'enseignement est obligatoire. L'obligation dure de six à treize ans.

Voilà la loi française.

La loi suisse, quelle est-elle ? Il y en a plusieurs. Il n'a d'abord la loi communale, la loi fédérale. Elle ne dit qu'une chose : L'enseignement est obligatoire — c'est l'article 27 ; — l'enseignement est gratuit. Voilà la loi générale. Pour tout le reste, les cantons sont libres, et si vous voulez juger de la variété des lois que chaque canton, usant de sa liberté, édicte, jetez un coup d'œil sur le très incomplet document annexé au rapport, et vous verrez la multiplicité des divergences que je vous signale.

Quant à la durée de l'obligation, elle va partout en Suisse jusqu'à quinze ans, habituellement jusqu'à seize ans, et, dans quelques cantons, jusqu'à dix-huit ans.

Voilà les différences. Il y en a aussi quant aux pénalités. Ne parlons pas de l'amende, si vous voulez ; elle varie, mais ce n'est qu'une amende. En France, le maximum de la prison, après toutes les récidives, ne dépasse pas cinq jours ; en Suisse, dans presque tous les cantons, il s'élève jusqu'à huit jours, dans quelques-uns jusqu'à dix, et dans le canton de Neuchâtel va jusqu'à trente.

Voilà la loi suisse.

Quant à l'enseignement — je parle de l'enseignement religieux — quant à l'enseignement, voici la règle : la plupart des cantons mettent l'enseignement religieux en tête du programme comme enseignement obligatoire. Dans tous, sans exception, l'enseignement religieux est donné par les ministres du culte. Dans trois cantons, que je cite : Argovie, Neuchâtel et Genève, l'enseignement religieux est facultatif.

Dans la plupart des cantons, dis-je, l'enseignement religieux est obligatoire ; il est facultatif dans trois ou quatre cantons. Mais même dans ceux-là l'enseignement est donné après les heures de classe par le ministre du culte, et la loi fédérale — je m'empresse de le dire — dispose que les écoles devront être tenues de telle façon que la liberté de conscience de personne ne soit offensée. Le père de famille aura donc le droit d'avertir les autorités scolaires que son fils, même dans les cantons où l'enseignement est obligatoire, ne suivra pas le cours d'enseignement religieux. Fort bien ! Mais voulez-vous me dire quelle garantie le père aura contre l'instituteur ?

Je sais bien que l'enfant protestant n'entendra pas le ministre du culte catholique ; je sais que l'enfant catholique ne suivra pas le cours de religion fait par le ministre protestant ; mais, encore une fois, quelle garantie le père étranger aura-t-il contre l'instituteur ? Et je vous le demande, monsieur le ministre, s'il a une plainte à faire, comment la recevrez-vous ? Comment voulez-vous que le père de famille qui aura à se plaindre d'une violation de la liberté de conscience s'y prenne pour obtenir satisfaction ?

Il ne peut pas s'adresser aux autorités suisses. A qui recourra-t-il ? A l'ambassadeur ? Alors on engagera pour chaque plainte de cette nature une action diplomatique ?

Non, vous ne me donnez pas une garantie suffisante en me laissant la faculté de dispenser mon enfant de suivre les cours de religion. La vérité est que dans le milieu où sera placé l'enfant, sous la direction d'un instituteur contre lequel aucune garantie n'est donnée, il y a un danger que je signale et que nous ne voulons pas courir (Très bien ! à droite).

Et puis, Messieurs, on n'enseigne pas seulement la religion dans les écoles, on y enseigne aussi l'histoire ; on y enseigne les rapports des nations entre elles ; on y enseigne leurs souvenirs, et permettez-moi d'ajouter, leurs espérances.

Eh bien, est-ce que vous voyez sans inquiétude 56,000 enfants français apprenant l'histoire dans des écoles étrangères ? Est-ce que vous n'avez pas quelque souci de ce qu'ils vont y entendre ? Et je vous le demande encore : Si le père de famille se trouve blessé dans sa conscience religieuse ou dans

sa conscience politique, dans ses scrupules ou dans son patriotisme, que fera-t-il? Oh! en France je sais bien ce que vaut votre neutralité; je me suis assez expliqué sur ce point pour avoir le droit de n'y pas revenir. Mais enfin, en France, j'ai des garanties; en France, j'ai la Presse; en France, j'ai les tribunaux, j'ai votre responsabilité, Monsieur le Ministre, je puis recourir à votre autorité; j'ai la tribune où je puis faire une interpellation. Que ferais-je en Suisse? (Très bien! très bien! à droite.)

M. le Ministre des affaires étrangères. — Il ne faut pas aller en Suisse, alors (Exclamations à droite). Mais c'est clair! (Rires approbatifs à gauche).

M. Lucien Brun. — Je n'attendais pas, je vous l'avoue, qu'en réponse à des arguments de la nature de ceux que j'ai fait valoir, M. le Ministre, dans un pays libre, me dirait : Si vous ne voulez pas subir en Suisse une législation qui ne vous plaît pas, n'allez pas en Suisse. C'est bientôt dit, quand on est Ministre et qu'on habite Paris.

Mais permettez-moi de vous le dire, il y a d'abord des caprices, et même des caprices fort respectables.

S'il me plaît d'aller en Suisse, ne fût-ce que par caprice, par goût personnel, ma liberté de Français veut que j'y porte le droit international et les garanties qu'il donne, et ce n'est pas à vous qu'il appartient de me les enlever. « N'allez pas en Suisse! » est bientôt dit; mais il y a aussi des pauvres qui sont obligés d'aller en Suisse pour gagner leur vie, des ouvriers de l'industrie, ayant des enfants, qui ne peuvent gagner leur vie que là; leur direz-vous donc : Vous n'irez pas en Suisse, dussiez-vous mourir de faim, sous peine de subir une loi contre laquelle votre conscience se révolte?

Ce sont là, ce me semble, des considérations dont j'ai bien le droit de me préoccuper; j'ai bien le droit de dire au Sénat qu'il ne peut pas imposer ces obligations et ces inquiétudes aux familles de ces cinquante-six mille enfants.

« N'allez pas en Suisse! » ce n'est pas une réponse, Monsieur le Ministre.

S'il y a une plainte à faire, s'il s'élève une difficulté quelconque, si le père de famille se sent offensé, s'il veut retirer son enfant de l'école parce que l'enseignement lui déplaît, s'il a de bons motifs pour cela, je vous le demande encore, comment fera-t-il en Suisse, soumis à des autorités étrangères? Il y trouvera de l'impartialité, je le veux bien; oui, les Suisses sont nos amis, je le sais; mais quand un père de famille français se plaindra, quand il viendra dire à l'instituteur : Vous enseignez l'histoire d'une façon qui m'offense, vous exprimez des opinions qui blessent les miennes, vous expliquez les événements anciens, vous pronostiquez les événements futurs de manière à froisser mes sentiments patriotiques; mon fils rentre chez moi les larmes aux yeux : je ne veux pas qu'il retourne à votre école! que lui répondra-t-on? Simplement ceci : il y retournera ou vous ferez trente jours de prison. Et vous voulez, Monsieur le Ministre, que j'accepte cela? (Très bien! très bien! à droite.)

Messieurs, ceci me conduit à parler des dangers d'un pareil précédent, d'un précédent absolument inconnu dans le droit international et qui, par les conséquences inattendues et peut-être désastreuses qu'il amènera, pèsera sur la mémoire des Assemblées qui l'auront créé. Je serai bref sur ce point, car il y a des sujets sur lesquels il ne convient pas d'insister. J'ai lu avec étonnement, dans le rapport présenté à la Chambre des députés, l'assertion que voici : « Cette convention constitue dans notre droit international une heureuse innovation... » — Innovation, oh! oui! — « ... et peut servir de point de départ à toute une série de traités analogues avec les nations qui nous entourent. » (Exclamations ironiques à droite.)

J'ai dit que sur ce point il convenait d'être bref.

Je me contenterai de poser une question. Si parmi vos voisins, l'Allemagne et l'Italie vous demandaient de faire un traité analogue en s'appuyant sur ce précédent, et si ces puissances vous disaient qu'un refus de votre part serait considéré par elles comme un manque de courtoisie, je me demande ce que vous répondriez (Très bien! très bien! sur les mêmes bancs); je me

demande ce que vous penseriez si, s'appuyant sur ce précédent que vous voulez introduire dans le droit international, qui ne le connaissait pas, l'Allemagne proposait à la Belgique de faire enseigner aux enfants belges l'histoire du passé et des événements contemporains dans les écoles allemandes.

Vous ne pourriez pas l'empêcher, sans doute ; mais quand on vous dirait : La France a bien fait une convention semblable avec la Suisse, je demande ce que vous répondriez ?

Sur ce point, je le répète, il ne faut pas insister. Ce n'est plus de droit que je parle ; ce sont des préoccupations patriotiques que je vous soumets, et j'ose espérer qu'elles ne resteront pas sans écho dans le cœur de ceux qui m'entendent (Très bien ! très bien ! à droite).

Laissez-moi ajouter, Messieurs, que le moment n'est pas venu de céder à je ne sais quelle impulsion de cosmopolitisme sceptique et de risquer de voir affaiblir dans l'âme de nos enfants l'amour ardent, l'amour passionné, l'amour jaloux de la patrie française. Ah ! que les pères de famille qui le voudront envoient leurs enfants aux écoles étrangères ; mais ne les y contraignez pas, et ne permettez pas qu'on puisse le leur imposer ! Je le répète, le moment n'est pas venu.

Quand les jours des grandes infortunes se sont levés, quand le malheur a visité le foyer, quand la patrie est blessée, quand la mère souffre et pleure, eh bien, oui, je le dis, ce n'est pas le moment de pousser les enfants à aller apprendre, à aller entendre dire qu'on peut être plus heureux, plus libre, plus assuré de l'avenir ailleurs que chez eux.

Et quand bien même quelques-uns de ces enfants reviendraient illettrés, j'aimerais mieux cela que de voir revenir ces enfants, qui seront les soldats de demain, la mémoire et l'âme pleines d'un enseignement historique qui les aurait instruits des fautes, des erreurs et des malheurs de la France, sans reconforter leur cœur par le souvenir de sa gloire et le récit de ses généreux enthousiasmes et de l'incomparable grandeur de son passé (Nouvelle et vive approbation à droite).

Du reste, je suppose qu'ils reviennent, en effet, illettrés ; mais vous n'êtes pas désarmés contre eux, pas plus que vous ne l'êtes contre les réfractaires. Si le père n'accomplit pas son obligation de scolarité, votre loi spéciale exige des examens ; vous les ferez passer à l'enfant quand il reviendra, et, si vous avez à punir le père, vous le punirez en France, après qu'il aura comparu devant les Tribunaux français, avec les garanties que la Constitution et les lois de son pays lui donnent, et non pas devant un Tribunal étranger contre la décision duquel il n'aura aucun recours, devant des juges qu'il n'a pas choisis et qui lui appliqueront une loi à la confection de laquelle il n'aura participé, ni par lui, ni par ses mandataires.

Mais il faut conclure, et ma conclusion, Monsieur le Ministre, la voici : attendez quarante-huit heures. La convention signée par M. Flourens tombera faute de ratification ; le jour même, entendez-le bien, vous verrez venir à vous le plénipotentiaire suisse, et, à l'heure même, vous ferez avec lui une convention que nous accepterons avec empressement et dans laquelle il sera dit que chacune des deux nations amies offre chez elle la gratuité aux enfants de l'autre, mais où il ne sera pas dit que les autorités d'un pays étranger recevront sur nos nationaux une juridiction que vous n'avez pas le droit de leur donner (Approbation à droite).

Voilà ce qu'il faut faire. Ne donnez pas cet exemple, ne courez pas ce péril ; je vous le demande, Messieurs, pour le respect du droit et de la justice, et, dussé-je vous paraître exagéré, je vous le demande pour l'amour de la liberté et de la patrie (Très bien ! et applaudissements à droite. — L'orateur, en retournant à sa place, reçoit les félicitations d'un grand nombre de ses collègues.)

M. le rapporteur. — Messieurs, je voudrais tout d'abord rétablir les faits et vous montrer que la Commission, bien qu'on ait prononcé tout à l'heure le mot de « parti pris », a examiné le projet de loi avec le sincère désir de



vous apporter la vérité complète dans les limites, bien entendu, du temps et des ressources dont elle disposait.

Lorsque j'entendais l'honorable M. Lucien Brun parler de la loi suisse et de ses dispositions, de la convention dont l'approbation vous est proposée et de la pensée qui l'a inspirée; lorsque je l'entendais déclarer qu'il préférerait la liberté de l'ignorance pour nos jeunes Français habitant la Suisse à l'obligation qu'allait leur imposer la législation suisse, je pensais que la Commission eût été bien étonnée d'entendre un pareil langage et qu'assurément elle n'aurait pas eu de peine à répondre par un parallèle entre cette législation tant décriée par M. Lucien Brun... (Dénégations à droite.)

M. Lucien Brun. — Je ne l'ai point décriée : au point de vue religieux, elle vaut mieux que la nôtre!

M. le rapporteur. — Messieurs, il s'agit de savoir exactement quel est le but de la convention qui vous est apportée. Eh bien, je vous le demande, est-ce par des attaques, je le répète, à la loi suisse sur l'obligation et par des critiques sur les pénalités qu'elle entraîne, que l'on peut répondre à ce que la Commission vous a dit dans son rapport? Aussi M. Lucien Brun a-t-il cité, non pas le rapport de la Commission, mais le rapport qui a été fait à la Chambre des députés; et lorsque, tout à l'heure, il vous citait une phrase, malheureuse selon nous, de ce rapport où il était dit que cette convention constituait une utile innovation et qu'il serait bon de l'étendre à tous les Etats étrangers qui voudraient en conclure de pareilles, nous avons réfuté précisément cette phrase, et nous avons cherché à vous démontrer que cette convention n'était pas une innovation.

En effet, quel en est le fond? Depuis longtemps, une nation amie, la Suisse, se plaignait des nombreux abus que le manque de fréquentation des écoles dans toute la zone frontière avait produits. La Suisse voyait avec regret ses enfants non seulement ne pas fréquenter les écoles dans toute cette zone neutre, en quelque sorte, de la frontière, mais prendre des habitudes de paresse, se livrer même à la contrebande et désertier complètement l'instruction; à plusieurs reprises, par la voie diplomatique, elle en avait informé notre Gouvernement.

Enfin, un dernier fait plus grave encore vint ajouter plus de poids aux observations de la Suisse.

On s'aperçut que nombre de maires français, dans la zone française de la frontière, délivraient de faux certificats aux jeunes enfants suisses, à la demande de leurs parents, et que cela devenait en quelque sorte une habitude pour les soustraire à la loi de l'obligation et leur permettre, soit de travailler dans les fabriques, soit de vagabonder à la frontière.

Le Gouvernement suisse a chargé le Ministre de la Confédération suisse de faire à ce sujet, non pas certes des représentations, mais enfin d'amicales observations; et c'est ainsi qu'on est arrivé à se demander comment on pourrait réprimer ces abus et mettre fin à ces scandales.

Voilà, Messieurs, l'origine de la convention; il me semble qu'elle diffère singulièrement de celle qui était indiquée tout à l'heure par l'honorable préopinant.

On chercha à se mettre d'accord.

Quelle est la loi suisse sur l'instruction? Elle oblige, non seulement les enfants suisses, mais aussi les enfants étrangers. On nous disait tout à l'heure qu'il n'y avait qu'un seul canton, celui de Genève, qui entendait ainsi l'obligation. Que l'honorable M. Lucien Brun me permette de lui répondre qu'il se trompe complètement. Il y a plusieurs cantons. On a cité, par exemple, le canton de Neuchâtel, qui, dans un texte formel et très explicite, nous dit que la loi suisse est faite, non seulement pour les Suisses, mais même pour les étrangers.

Dans le canton de Genève, les étrangers sont indiqués, bien que M. Keller l'ait nié à la Chambre des députés. Le texte est formel; je l'ai sous les yeux;

il ne saurait être contesté. La pénalité est celle-ci, — je suis bien obligé de la faire passer sous les yeux du Sénat :

« En cas de seconde récidive, le juge prononce les arrêts de police, et, s'il s'agit de parents étrangers à la Suisse, le Conseil d'Etat peut ordonner l'expulsion du canton. »

Libre à vous de trouver la peine trop sévère ; mais, au moins, vous ne pouvez pas dire que la loi suisse n'est pas appliquée comme une loi de police.

M. Lucien Brun. — S'il en était ainsi, vous devriez réclamer ! (Exclamations à gauche.)

M. le rapporteur. — Je vous demande pardon, Monsieur Lucien Brun. Le message du Conseil fédéral adressé à l'Assemblée fédérale est formel ; il est incontestable qu'on regarde comme un droit qu'on peut appliquer en Suisse dans tous les cantons l'obligation de fréquenter l'école, considérée comme une loi de police qui oblige même les étrangers. Cela résulte de la manière la plus tormelle du message que j'ai là sous les yeux.

D'où est venue précisément la difficulté ? d'où sont venues les lenteurs des négociations ?

C'est qu'au début le Gouvernement suisse demandait à la France de donner à sa loi du 28 mars 1882 la même extension et le même caractère de loi de police. Le Conseil d'Etat, qui fut consulté, trouva qu'il n'y avait pas de jurisprudence établie dans ce sens, mais qu'il lui paraissait difficile, pour ne pas dire impossible, de donner à la loi du 28 mars 1882 ce caractère.

Un haut fonctionnaire de l'enseignement primaire qui fut consulté (c'était, je crois, M. le Directeur de l'enseignement primaire) émit un avis analogue. Ce fut alors qu'on vit qu'il n'y avait pas d'autres moyens d'arriver à faire respecter les lois scolaires en France par les Suisses, et en Suisse par les Français, que d'établir une convention. Voilà le but réel de la convention.

On a fait diverses objections à cette convention ; je vous demande la permission de les réfuter très brièvement.

On a dit : Quant à ce qui concerne l'obligation, nous serions disposés à accorder la gratuité ; mais l'obligation, jamais !

La gratuité sans l'obligation ! comment voulez-vous proposer, Messieurs, cette condition à la Suisse ? Je vous ai cité les mémorables débats auxquels a donné lieu la Constitution fédérale dans le Conseil fédéral suisse. Je vous ai dit que, sur les cinq points qui y avaient été traités avec le plus d'ampleur, le seul qui ait réuni l'unanimité, c'est précisément le principe de l'obligation. La gratuité fut discutée énergiquement ; la laïcité fut l'objet d'attaques passionnées ; l'exclusion des ordres religieux fut rejetée par 59 voix contre 50 ; enfin, sur tous les autres points, il y eut des objections.

Quant à l'obligation, elle fut l'objet d'un vote unanime, parce qu'elle répondait à la pensée fondamentale du peuple suisse, parce que l'on savait qu'il était impossible, dans une loi scolaire en Suisse, de séparer l'obligation de la gratuité ; et, en effet — j'ai là les textes sous les yeux et je les citerai si vous le jugez nécessaire, — partout l'obligation est considérée comme la condition même de la gratuité.

Alors, que voudriez-vous proposer à la Suisse ? La gratuité sans l'obligation ? Son refus est certain ; et c'est peut-être pour cela, Monsieur Lucien Brun, que vous la proposez. C'est assurément un moyen d'arriver à ne plus faire de convention.

Quant aux objections tirées de l'enseignement religieux et de l'enseignement de l'histoire, que notre honorable collègue me permette de dire que sur la question religieuse je croyais vraiment que la lumière était faite et que les plus difficiles se déclareraient satisfaits, après les citations nombreuses que nous avons faites dans le rapport, après la déclaration de M. Keller lui-même à la Chambre des députés, rendant hommage à cette législation religieuse de la Suisse, à cette défense des principes de la liberté de conscience qui animent tous les documents. Il disait que la liberté de conscience était mieux

garantie en Suisse qu'en France (Marques ironiques d'approbation à droite) par les lois scolaires que vous attaquez (Réclamations sur les mêmes bancs.)

C'est l'opinion de M. Keller ; je suis bien obligé de la citer, puisque vous l'avez contestée tout à l'heure. Et quant à ces souvenirs de l'histoire, j'avoue que je n'ai pas pu tout à l'heure ne pas m'étonner en entendant M. Lucien Brun nous dire qu'un des dangers de la convention c'était précisément de livrer nos enfants à ces écoles suisses où on leur apprendrait l'histoire. Eh bien, je trouve, moi, que ce serait assurément l'un de ses principaux avantages. Il serait bon que nos jeunes Français apprissent à connaître cette histoire de la Suisse...

Plusieurs sénateurs à droite. — Et la nôtre ?

M. le rapporteur. — L'une n'empêche pas l'autre ; les deux nations sont alliées depuis Louis XIV et même au-delà ; elles ont eu constamment des rapports d'amitié et de bon voisinage. Il est certain que l'histoire suisse n'est pas en antagonisme avec l'histoire française. Mais ce que j'ajoute, c'est que dans ce pays, en présence de la liberté philosophique, celle de 1789, on leur apprendra à connaître les bienfaits de la liberté historique, celle qui a fait la Suisse, qui a fait sa grandeur dans le passé, qui la fait encore dans le présent, qui lui a permis de donner cette liberté religieuse dont elle est fière, et de maintenir ces lois sur l'enseignement en y édictant le principe de l'obligation, mais en lui donnant toujours comme contre-poids la liberté de conscience.

Dans ces conditions, je vous le demande, y a-t-il un danger quelconque pour les enfants que nous envoyons en Suisse ? Et croyez-vous que véritablement la convention puisse, sous ce rapport, être dangereuse et nuisible ?

Non, Messieurs.

Il y a une dernière observation qu'a faite l'honorable M. Lucien Brun. Il nous a dit : Cette convention, que vous faites aujourd'hui avec la Suisse, vous serez obligés de la faire demain avec d'autres pays, avec l'Italie, par exemple.

C'est bien mal comprendre, Messieurs, l'idée même qui a présidé à la convention. Remarquez que nous avons vécu jusqu'ici sur un traité concernant l'établissement des Français en Suisse et des Suisses en France. Il consacrait l'égalité de traitement pour les uns et pour les autres, « pour leurs propriétés comme pour leurs biens. »

Ce sont là des stipulations vagues et générales, d'où l'on peut tirer des conséquences dangereuses, et c'est précisément pour nous y soustraire que nous avons fait une convention spéciale avec la Suisse, convention basée sur ce qu'il y a deux colonies, l'une française, l'autre suisse, à peu près d'égal nombre : 53,600 Français contre 66,000 Suisses. Nous avons pensé qu'il y avait là les éléments d'une convention spéciale et qu'un des avantages d'une telle convention spéciale c'était de n'être pas obligés de rien accorder aux pays qui ont avec nous la clause de la nation la plus favorisée.

Il reste donc de cette convention ceci : c'est que nous échappons à l'inconvénient que signalait tout à l'heure l'honorable M. Lucien Brun et que nous pouvons refuser à l'avenir toute autre convention en disant, par exemple : Vous avez 80,000 nationaux en France et nous n'en avons que 4 ou 5,000 dans votre pays ; les conditions ne sont pas égales ; il n'y a pas là les éléments d'un contrat comme celui que nous avons fait avec la Suisse ; donc, nous refusons.

Messieurs, évidemment, l'un des avantages de la convention spéciale, c'est que nous ne sommes pas forcés de l'accorder à d'autres par voie de réciprocité.

Dans ces conditions, Messieurs, votre Commission croit qu'il n'y a aucun inconvénient à sanctionner la convention qui vous est proposée.



Elle la considère comme satisfaisant aux trois grands intérêts de toute loi scolaire complète : la liberté de conscience, l'obligation et la gratuité.

On nous a dit : « Mais les vingt-deux cantons ont vingt-deux lois spéciales. Qui nous dit que, dans un temps plus ou moins reculé, on ne viendra pas changer toutes ces législations si diverses ? Et alors dans quelles conditions nous trouverons-nous avec ces petites souverainetés cantonales ? »

C'est oublier que l'autorité fédérale existe en Suisse ; que la Constitution, par son article 27, maintient l'autorité absolue du pouvoir fédéral, son droit de haute surveillance sur les législations cantonales.

J'ai là ses arrêts, j'ai là les recours assez nombreux qui ont été portés devant le Conseil fédéral ; si je pouvais les analyser devant vous, vous verriez que le Conseil fédéral a toujours maintenu énergiquement son droit de haute surveillance sur les souverainetés cantonales ; que, dans plusieurs cas, il a renvoyé les lois cantonales pour qu'elles fussent corrigées et modifiées conformément au texte même de la Constitution. De ce côté donc encore, il il n'y a point à redouter le danger que vous supposez.

Assurément, l'unité suisse n'est pas l'unité française. Mais, en fait de législation scolaire, il y a cependant un conseil supérieur qui revise, qui juge les recours, qui y répond et qui fait en quelque sorte le lien de toutes ces législations diverses. A tous ces points de vue, Messieurs, je ne vois donc aucun inconvénient à ce que le Sénat donne son approbation à la convention que nous avons l'honneur de lui proposer de sanctionner (Très bien ! très bien ! sur un grand nombre de banes.)

M. Lucien Brun. — Messieurs, permettez-moi de vous dire que l'honorable rapporteur, intéressant dans son discours autant que dans son rapport, n'a pas répondu à l'objection essentielle que j'ai apportée à cette tribune.

M. le rapporteur nous a dit — et en cela il s'est absolument trompé — que j'avais attaqué la loi suisse. Je n'ai aucunement attaqué les lois suisses, et ce n'est pas avec des prétextes comme celui-là qu'il peut écarter une argumentation sérieuse.

La loi suisse fût-elle meilleure qu'elle ne l'est, il reste l'objection essentielle que voici : Vous n'avez pas le droit de soumettre les Français, même par un traité, à vingt-deux lois différentes, que vous connaissez mal, et sur les changements possibles desquelles vous n'aurez pas d'action. Vous n'avez pas ce droit ; le droit international ne vous l'accorde pas, et il n'appartient à aucune nation. Vous ne pouvez pas, vous Gouvernement français, vous Parlement français, par un traité, priver un citoyen français des garanties de la législation de sa nation et le soustraire à ses juges naturels, pour le faire juger par les Tribunaux étrangers.

M. le rapporteur a répondu à deux ou trois objections secondaires, mais il a laissé de côté la principale, parce qu'elle est probablement plus difficile à réfuter.

Il a dit : Nous acceptons d'avance les changements de ces vingt-deux législations. Oui, vous les acceptez. Un jour, dites-vous, on pourra dénoncer le traité. Eh bien, s'il faut dénoncer ce traité chaque fois qu'un canton, libre de faire sa législation, y introduira une innovation, il vaut mieux ne pas le faire.

La vérité sur le droit fédéral est celle-ci : La loi fédérale a posé deux principes, gratuité et obligation ; elle a ajouté que la liberté de conscience serait respectée. En dehors de cela, elle n'a rien à voir dans la législation des cantons.

J'ai parlé des pénalités et des modifications possibles, et de la crainte qu'un père de famille français, ayant à se plaindre d'une atteinte portée à la conscience de son enfant, soit au point de vue religieux, soit au point de vue patriotique, ne sache à qui recourir. — Qu'avez-vous répondu ?

Comment voulez-vous que je ne me préoccupe pas de ce père de famille habitant la Suisse, privé de ses appuis naturels et vivant dans un milieu qui est un milieu ami tant que vous voudrez, mais qui, en définitive, n'est pas le

sien et que vous aurez, par la convention, soumis aux autorités et à la législation d'un autre pays ?

Il y a autre chose à faire si vous ne voulez pas courir à des périls dont vous vous apercevrez bientôt. Ne posez pas ce précédent ; acceptez la gratuité, si vous le voulez, et ne dites pas que le Conseil fédéral la refusera si nous ne lui accordons pas l'obligation. S'il veut l'obligation, concédez-la-lui ; mais ne faites pas que le père français soit soumis à la loi suisse et soumis à une peine prononcée par les Tribunaux suisses s'il ne la respecte pas.

Je conjure le Sénat de ne pas faire cela (Vive approbation à droite.)

M. le Ministre des affaires étrangères. — Messieurs, je voudrais répondre en quelques mots à ce que l'honorable M. Brun appelle son objection capitale. Ce n'est pas moi qui ai signé la convention soumise au sénat, et je le regrette, car elle fait grand honneur, selon moi, aux deux gouvernements qui l'ont acceptée ! — Je la défendrai donc énergiquement aujourd'hui devant vous.

Je réponds à l'honorable M. Lucien Brun que nous avons agi dans la plénitude de notre droit.

Et d'abord, il faut que je lui présente une observation.

M. Lucien Brun raisonne comme si nous vous propositions de soumettre nos nationaux à une loi de rigueur et de contrainte.

Est-ce que c'est là l'objet de la convention que nous vous apportons ? L'objet apparent de cette convention, si je veux le résumer en un mot, est d'assurer aux enfants de France à l'étranger le bienfait de l'instruction. C'est donc une loi favorable. J'entends bien qu'elle a, comme toutes les lois, sa sanction, et que, à côté de dispositions favorables, on y rencontre des pénalités. Mais le principe même de la loi, c'est cette faveur, le bienfait de l'instruction que nous assurons aux enfants de nos nationaux ; par conséquent, à ce point de vue, vous ne pouvez pas dire que nous manquions à nos devoirs envers eux en leur imposant des rigueurs qui ne sont pas dans notre loi française.

Je vais plus loin : je dis que la convention ne crée même rien de nouveau à cet égard, parce que cet état de choses, dont vous croyez pouvoir vous plaindre, existe déjà, en dehors de notre consentement à la convention qui vous est aujourd'hui présentée, par le fait même de la législation suisse.

Et, en effet, vous disiez tout à l'heure, avec beaucoup de raison, que les principes en cette matière avaient été posés par la loi fédérale. Ces principes sont : que non seulement l'instruction est gratuite, que non seulement la loi doit respecter la liberté de conscience, mais aussi que l'instruction est obligatoire pour les enfants.

M. Lucien Brun. — La loi ne le dit pas !

M. le Ministre. — Toutes les législations particulières disent que tous les enfants résidant dans le canton doivent recevoir l'instruction, comme chez nous, gratuitement et dans l'école publique, à moins, bien entendu, qu'ils ne la reçoivent dans un établissement privé ou dans la famille.

M. Paris. — C'est une erreur !

M. le Ministre. — Je vous demande pardon. Je l'ai demandé à M. le Ministre de Suisse, qui m'a affirmé qu'à cet égard la situation était la même en Suisse que chez nous, et que tout enfant qui justifiait recevoir l'éducation chez lui n'était pas tenu à fréquenter l'école publique.

M. Buffet. — C'est absolument en contradiction avec les textes cités dans le rapport.

M. Lucien Brun. — C'est une erreur ! les étrangers ne sont pas tenus à cela ; il n'y a que les Suisses.

M. le Ministre. — Eh bien, vous me ferez cette observation tout à l'heure.

Je dis que toutes les lois des divers cantons obligent tous les enfants résidant dans le canton à suivre l'école, à défaut, bien entendu, d'éducation reçue dans la famille ; et j'ajoute que dans plusieurs cantons on a poussé la

précaution jusqu'à expliquer que les mots « tous les enfants » comprenaient les enfants étrangers.

Mais ce que j'affirme, de plus, c'est qu'en fait, partout, les enfants des étrangers sont soumis à cette obligation parce que l'obligation de l'instruction est considérée, en Suisse, comme étant une obligation de police ; c'est, en Suisse, une loi de sûreté et de police que la loi qui oblige à recevoir l'instruction (Très bien ! très bien ! à gauche.)

M. Lucien Brun. — Pour les Suisses !

M. le Ministre. — Pour les Suisses ?... Permettez-moi de vous faire remarquer que les lois de police d'un pays s'appliquent à tous ceux qui résident dans ce pays.

Les étrangers qui résident en France sont soumis à nos lois de police ; et c'est pourquoi je disais tout à l'heure, très légitimement : Si on ne veut pas subir cette loi de la Suisse, il ne faut pas aller en Suisse. On ne peut pas aller dans un pays étranger et ne pas consentir à subir ses lois.

J'ajoute que rien n'est plus légitime pour un état que de faire de cette obligation de l'instruction une loi de police.

Comment ! vous voulez qu'un Etat supporte que des enfants étrangers résidant chez lui deviennent de simples vagabonds, comme ceux qui rôdent à la frontière ? (Nouvelle approbation à gauche.)

Vous voulez que cet Etat n'ait pas le droit de dire : Vous viendrez profiter de mes lois, de mes libertés, de mon industrie, de la protection que j'accorde à tous, mais vous serez, chez moi, des citoyens utiles et non des citoyens dangereux : et pour cela vous recevrez l'instruction que nous donnons à nos enfants ? (Très bien ! très bien ! sur les mêmes banes). Si vous ne voulez pas vous soumettre à cette obligation, eh bien, ne résidez pas sur mon territoire !

Rien n'est plus légitime, encore une fois, et il en pourrait être légalement de même en France. Le Conseil d'Etat a été consulté. Il n'a pas cru que nos lois scolaires pussent être considérées comme des lois de police. C'est possible !

Il a peut-être fait, en cela, une juste application des lois existantes ; mais pour ma part, je ne verrais, en principe ni en droit, aucun inconvénient à ce que la loi scolaire, en France comme en Suisse, fût considérée désormais comme loi de police applicable à tous les résidents.

Quoi qu'il en soit, ainsi que je le disais, pour les enfants de Français résidant en Suisse la convention ne change rien à l'état actuel des choses. Que nous acceptions ou non la convention, les enfants français résidant en Suisse seront obligés d'aller à l'école, — et les familles seront obligées de surveiller l'exécution de cette obligation, sous peine d'être passibles des pénalités édictées par les Tribunaux suisses. Il n'y a rien de changé à la situation actuelle.

Je me trompe, il y a cependant un changement : c'est que nous allons nous approprier, en approuvant la convention, la législation suisse. Je considère qu'il pourrait y avoir quelque inconvénient à cela, si cette législation suisse était en contradiction avec nos principes, et c'est à ce point de vue que j'ai écouté avec une grande attention les critiques de l'honorable M. Lucien Brun, après avoir entendu celles de l'honorable M. Keller à la Chambre des députés.

Mais qu'ont-ils pu dire l'un et l'autre ? A quel point de vue la législation scolaire suisse blesse-t-elle nos principes ?

Les pénalités sont un peu différentes, je le veux bien ; il y a des cantons où la peine peut aller jusqu'à trente jours après trois récidives ; il me semble qu'il sera toujours bien facile de ne pas s'exposer à de pareilles pénalités. Mais enfin les peines sont de même nature.

D'autre part, ce sont les mêmes matières qui composent l'enseignement primaire en Suisse et chez nous.

Au point de vue religieux, l'honorable M. Lucien Brun reconnaît que non



seulement la liberté de conscience doit y être absolument respectée; c'est le principe de la législation française qui est également inscrit dans les lois particulières des divers cantons; mais il reconnaît même qu'à la différence de ce qui se passe en France, l'enseignement religieux est donné en Suisse dans beaucoup de cantons; par conséquent, ce n'est pas au point de vue religieux que l'honorable M. Lucien Brun peut trouver que la législation suisse ne lui donne pas satisfaction...

M. Lucien Brun. — Je ne veux pas que nos nationaux échappent à leurs juges naturels, Monsieur le Ministre; c'est là tout ce que je veux dire!

M. le Ministre. — Mais le juge naturel est le juge du lieu, en matière de lois de police!

M. Lucien Brun. — Voulez-vous me permettre un mot, Monsieur le Ministre? (Réclamations à gauche.)

M. le Ministre. — Volontiers!

M. Lucien Brun, s'adressant à la gauche. — Laissez-moi parler, Messieurs, puisque M. le Ministre accepte l'interruption!

S'il est vrai que les Français sont soumis à la loi suisse; s'il est vrai que des poursuites puissent être intentées et des condamnations prononcées, en Suisse, contre des Français, il n'est pas possible que des réclamations ne se soient jamais produites en France.

Or, je ne crois pas qu'il y en ait un seul exemple, et je vous mets respectueusement au défi de me citer un seul cas d'un Français traduit devant un Tribunal suisse pour refus d'exécution de la loi suisse sur l'enseignement.

Et voilà pourquoi vous avez cru nécessaire de faire un traité, une convention spéciale!

J'ajoute — puisqu'il m'est permis de dire quelques mots — et c'est là l'objet principal de ma réponse, ce à quoi on ne répond pas — qu'avec votre convention vous me faites juger par des juges qui ne sont pas les miens, et que le Gouvernement n'a pas le droit de me soustraire à mes juges naturels. Dans aucun pays cela ne s'est fait! (Vive approbation à droite. — Bruit et interruptions à gauche.)

M. le Ministre. — Messieurs, deux mots qui sont décisifs. L'honorable M. Lucien Brun dit: Il n'y a jamais eu de condamnations prononcées contre un Français...

M. Lucien Brun. — Ni de poursuites!

M. le Ministre. — ... Pour n'avoir pas fait suivre l'école à son fils. Il n'en sait rien, ni moi non plus!

J'ajoute que s'il y avait eu une condamnation prononcée et si le père avait réclamé près du Gouvernement français, le Gouvernement aurait répondu: Je n'ai rien à y voir, puisqu'il s'agit d'une loi de police!

Mais absolument! Je répète que c'est absolument le droit de la Suisse de considérer sa législation scolaire comme une législation de police, et que du moment où il en est ainsi, on n'est pas soustrait à ses juges naturels quand, pour avoir contrevenu à cette législation, on est poursuivi devant les tribunaux du pays.

Je reviens, Messieurs, à ce que je disais, que ce n'est pas au point de vue religieux que la législation scolaire de la Suisse peut être critiquée, l'honorable M. Lucien Brun le reconnaît.

Au point de vue politique, est-il un pays où l'enseignement civique, où l'enseignement de l'histoire, où l'enseignement de toutes les idées qui constituent le fonds commun des peuples libres se rapproche davantage des idées que nous enseignons chez nous?

Quelle est donc, dans l'enseignement de la Suisse, quelle est la matière, quel est le programme qui excite vos susceptibilités? Vous vous êtes borné à formuler des appréhensions vagues, et qu'il vous serait impossible de justifier ici.

Vous avez d'ailleurs terminé par une proposition qui me semble être la destruction de votre système. Vous avez dit: « Laissez tomber cette conven-

tion, demain nous en ferons une autre, et nous demanderons à la Suisse d'accorder simplement la gratuité à nos enfants. Mais pourquoi, si vous craignez cet enseignement, si cet enseignement est dangereux...

Plusieurs sénateurs à gauche. — C'est bien là l'objection.

M. le Ministre. — ... Pourquoi demander à la Suisse de le donner gratuitement aux enfants de nos nationaux? Si, au contraire, cet enseignement n'est pas dangereux et s'il est désirable, eh bien, rendez-le donc obligatoire en Suisse comme en France! Mais ce que vous faites aujourd'hui, ce que vous renouvelez devant le Sénat, ce n'est pas autre chose que la vieille querelle que vous avez soulevée jadis à propos de l'obligation. (Protestations à droite. — Applaudissements à gauche.)

Vous ne la pouvez plus soutenir sur le territoire français, et vous la transportez sur le territoire suisse. (Approbation à gauche.)

Vous avez dit tout à l'heure qu'on avait le droit d'avoir tous les caprices, et qu'ils étaient respectables. Eh bien, il y a un caprice qui ne l'est pas : c'est de vouloir laisser ses enfants sans instruction. (Applaudissements sur les mêmes bancs.)

Et quand vous disiez tout à l'heure : J'aimerais mieux des enfants illettrés que des enfants instruits en Suisse...

M. Lucien Brun. — Je n'ai pas dit cela. J'ai parlé, d'une façon générale, du péril de l'instruction donnée par l'étranger.

M. le Ministre. — ... Que des enfants élevés obligatoirement dans l'école suisse. Vous n'avez pas dit cela? (Dénégations à droite.)

Si vous n'avez pas dit cela, qu'avez-vous donc pu dire?

Vous avez dit incontestablement que vous aimeriez mieux des enfants illettrés que des enfants élevés obligatoirement dans l'école suisse.

Voix nombreuses à droite. — Non! non!

Un grand nombre de sénateurs à gauche. — Mais si!

M. le Président. — N'interrompez pas, Messieurs; je serais obligé de vous rappeler à l'ordre.

M. le Ministre. — Eh bien, Messieurs, j'avoue que j'ai compris ainsi, et je crois que je ne suis pas le seul; le Sénat jugera. (Approbation à gauche.)

M. Halgan. — M. Lucien Brun a parlé des enfants qui pourraient, à l'étranger, être élevés en haine de la France. (Vives protestations sur les mêmes bancs.)

M. le Président. — Je vous rappelle à l'ordre, M. Halgan.

M. le Ministre. — Heureusement, la Suisse n'est pas dans ces idées et ne dénoncera pas la convention.

M. Edouard Millaud. — Les Suisses sont nos meilleurs amis.

M. le Ministre. — Je n'ai qu'un mot à dire. Vous me faites encore cette objection : S'il en est ainsi en Suisse à l'heure actuelle, à quoi sert la convention? Pourquoi l'avez-vous faite?

Le voici : c'est parce que la Suisse, qui donne l'instruction aux enfants de nos nationaux, est venue nous dire : Nous vous demandons de donner aux enfants des Suisses qui résident en France, en nombre à peu près égal aux Français qui résident sur notre territoire, l'instruction que nous donnons aux Français en Suisse. Cette instruction, en effet, les Suisses ne la reçoivent pas toujours chez nous; dans beaucoup de communes, on a refusé de les admettre à l'école en prétendant qu'on n'y était pas obligé.

Alors on est allé devant le Conseil d'Etat et on a cherché à obtenir de lui cette interprétation que la loi scolaire, étant une loi de police, devait être aussi, en France, appliquée aux étrangers; mais le Conseil d'Etat n'a pas cru pouvoir adopter cet avis.

C'est pourquoi nous avons cherché à donner à la Suisse le bénéfice de l'instruction qu'elle nous accorde sur son territoire, et nous n'avons pas trouvé de meilleur moyen que la convention qui vous est proposée.

En vérité, je ne croyais pas que cette convention pût soulever tant de difficultés. Cette convention, toute de réciprocité et de justice, permettez-moi

le mot, cette convention de confraternité (Très bien ! très bien ! à gauche), ne pouvait être faite qu'avec un pays que rapprochent de nous ses mœurs et ses institutions. Est-ce que ce n'est pas le cas de ce bon voisin, le peuplissime, que tant de liens attachent à nous et tant de chers souvenirs qu'évoquait tout à l'heure l'honorable M. Lucien Brun lui-même à la tribune ? (Très bien ! très bien !)

Je suis convaincu que le Sénat n'hésitera pas à ratifier la convention. (Vifs applaudissements à gauche, sur un grand nombre de bancs.)

M. le président. — La parole est à M. Buffet.

M. Buffet. — Messieurs, je partage entièrement le sentiment qu'exprimait M. le ministre des affaires étrangères à la fin de son discours. S'il s'agit d'une convention de réciprocité, d'amitié avec la nation suisse assurément personne n'est plus disposé que moi à souscrire cette convention...

Plusieurs sénateurs à droite. — Comme nous tous !

M. Buffet. — ... Je puis dire que je ne parle pas seulement en mon nom personnel, mais que j'exprime un sentiment que partagent tous mes collègues sans distinction.

Si les enfants suisses dont les parents résident en France ont été exclus de nos écoles et du bénéfice de la gratuité, je le regrette extrêmement, et rien au monde ne serait plus facile que de faire disparaître par une disposition de loi, ou même, si vous le voulez, par un traité, cette exclusion qui me paraît absolument injuste. Ainsi, qu'il y ait une loi assurant aux enfants des suisses qui résident en France le bénéfice de la gratuité, ou même une convention, je n'y fais pas la moindre objection. Mais ce n'est pas là ce qui a provoqué les critiques de l'honorable M. Lucien Brun, critiques auxquelles, pour ma part, j'adhère complètement. Que faites-vous ?

On ne se contente pas de dire, dans cette convention, que les enfants suisses seront admis gratuitement dans les écoles françaises et réciproquement. On soumet les enfants dont les parents appartiennent à un des deux pays et qui résident dans l'autre, à la législation scolaire, quelle qu'elle soit, qui régit ou peut régir ce pays. Eh bien, messieurs, s'il y a une chose évidente pour moi, c'est que si l'obligation morale du père — je n'ai jamais contesté l'obligation morale — si l'obligation morale, dis-je, du père de donner l'instruction à ses enfants est transformée en obligation légale, cette obligation n'en relève pas moins toujours du statut personnel.

Vous ne pouvez pas décider qu'un père français sera soumis en cette matière à la législation étrangère, surtout quand vous ne savez pas et que vous ne pouvez pas savoir quelle sera cette législation. Vous pouvez connaître — et j'en dirai tout à l'heure un mot — la législation d'aujourd'hui, mais vous ne connaissez pas celle de demain. (Interruptions et rires ironiques à gauche. — Marques d'approbation à droite.)

Permettez, messieurs ! je crois que l'objection que je fais est juste et très sérieuse. Dans une convention diplomatique, on peut soumettre les nationaux des deux pays contractants à des obligations bien déterminées, mais non pas à des obligations qui pourront être modifiées ensuite par la volonté d'une seule des parties. (Rumeurs à gauche.) Je dis, messieurs, que vous ne pouvez pas soumettre par un traité les enfants des Français résidant en Suisse, non seulement à la législation qui existe aujourd'hui, mais à la législation ultérieure, quelle qu'elle soit.

Il y a plus, et c'est pour ce motif surtout que je suis monté à la tribune. Je comprendrais difficilement que vous voulussiez imposer dans un pays étranger aux enfants des Français qui y résident, une obligation à laquelle vous avez refusé avec grande raison de les assujettir en France. Car, en France, quand vous avez établi l'obligation de l'enseignement primaire, ce n'est pas la fréquentation de l'école publique que vous avez rendue obligatoire. Il n'en est pas ainsi dans plusieurs cantons suisses : ce qui est obligatoire, c'est la fréquentation de l'école publique.

Comment ! en France, pour concilier, autant que faire se peut, l'obligation



avec la liberté des parents, vous leur permettez de faire instruire leurs enfants dans une école privée ou même à domicile, et vous nous proposez de leur imposer, quand ils sont dans certains cantons suisses, l'obligation d'envoyer leurs enfants à l'école publique !

M. le ministre des affaires étrangères nous disait tout à l'heure qu'il avait consulté à ce sujet M. le ministre de Suisse à Paris, et que ce diplomate lui avait affirmé que les législations des deux pays étaient, quant à l'obligation, tout à fait conformes. Je n'ai pu lire le rapport et les annexes du rapport de l'honorable M. Foucher de Careil que pendant le cours de cette séance ; ces annexes, j'ai dû les parcourir très rapidement, et je crois n'avoir commis aucune méprise. Eh bien, que m'ont appris ces documents relativement à la législation des différents cantons suisses ? Que dans certains cantons la législation, sauf la question des pénalités, est en effet conforme à la législation française.

Dans le canton de Vaud, dans le canton de Berne, dans d'autres peut-être, c'est l'instruction primaire, ce n'est pas l'école qui est obligatoire. Les parents peuvent faire instruire leurs enfants chez eux, ou dans une école privée ou publique, à leur choix.

Mais il n'en est pas de même dans d'autres cantons, et spécialement dans ceux de Neuchâtel et de Fribourg, à moins que la loi de ces pays n'ait pas été exactement ni complètement reproduite dans les annexes du rapport.

En effet, l'article 22 de la loi du canton de Neuchâtel porte que « les enfants qui ont atteint l'âge de sept ans révolus sont tenus de fréquenter les écoles primaires publiques. L'obligation dure jusqu'à l'âge de seize ans ».

Il en est de même pour le canton de Fribourg :

« Article 20. — L'obligation de fréquenter les écoles publiques s'étend à tous les enfants domiciliés dans la commune, sauf les cas d'incapacité physique ou intellectuelle bien constatée. »

Ainsi, messieurs, le législateur français, et avec grande raison, n'a pas voulu imposer aux parents cette obligation tyrannique, à mon sens, de l'école publique, et il la leur imposerait à l'étranger !

Il ne m'appartient pas de critiquer les législations étrangères, en tant qu'elles concernent les nationaux de ces pays ; mais j'ai bien le droit de dire que nous avons considéré, que la majorité du Parlement a considéré comme absolument tyrannique l'obligation, pour les parents, d'envoyer leurs enfants dans une école publique.

Comment, messieurs, pourriez-vous consentir à admettre que cette obligation n'a plus pour eux le même caractère quand ils sont à l'étranger ?

Vous dites que cette obligation est imposée dès à présent, en vertu de la législation suisse. C'est une disposition que je me permets de considérer comme très abusive, quand elle s'applique aux étrangers. N'y donnons pas, au moins, notre sanction par un traité.

A quoi, d'ailleurs, sert ce traité, puisqu'avant même qu'il soit conclu, certains cantons s'arrogent ce pouvoir sur les enfants des étrangers ?

Est-ce afin de pouvoir agir de même à l'égard des enfants suisses résidant en France ! Non, assurément ? Admettez ces enfants dans vos écoles, admettez-les gratuitement ; personne n'y contredit ; mais vous ne les obligerez pas à fréquenter l'école, puisque vous n'y contraignez pas les enfants français.

Pour ma part, je suis tout disposé à voter une convention témoignant des sentiments de sympathie que nous éprouvons tous pour une nation amie, pour celle qui s'est toujours montrée, dans toutes les circonstances, sympathique pour la France : mais je ne saurais admettre que l'on viole les principes les plus élémentaires et les plus essentiels au point de soumettre, en ce qui concerne les lois scolaires qui ne sont pas des lois de police, les Français à une législation étrangère, et surtout à une législation que je considère, que vous considérez vous-mêmes, puisque vous ne l'avez pas admise en

France, comme abusive et contraire à la liberté du père de famille. (Applaudissements à droite. — Aux voix ! aux voix !)

M. le président. — Personne ne demande plus la parole pour la discussion générale?...

Je consulte le Sénat sur la question de savoir s'il entend passer à la discussion de l'article unique.

(Le Sénat décide qu'il passe à la discussion de l'article unique.)

M. le président. — Je donne lecture de l'article unique du projet de loi :

« *Article unique.* — Le Président de la République est autorisé à ratifier et, s'il y a lieu, à faire exécuter la convention signée à Paris, le 14 décembre 1887, entre la France et la Suisse en vue d'assurer la fréquentation des écoles primaires par les enfants de l'un des deux pays résidant sur le territoire de l'autre pays.

« Une copie authentique de cette convention sera annexée à la présente loi. »

M. Buffet. — Je demande l'ajournement, avec cette signification que lui donne le règlement, que de nouvelles négociations seront engagées afin de réduire le traité à un simple échange de gratuité.

M. le président. — M. Buffet demande l'ajournement du vote et le renvoi du projet de loi à M. le ministre des affaires étrangères, pour entamer de nouvelles négociations avec la Suisse.

Je consulte le Sénat sur cette proposition.

(La proposition de M. Buffet, mise aux voix, n'est pas adoptée.)

M. le Président. — Je consulte le Sénat sur l'article unique du projet de loi.

Il a été déposé sur le bureau deux demandes de scrutin.

Le projet est voté par 220 voix contre 59.

## FRANCE — URUGUAY

### Convention relative à l'assistance judiciaire

23 mars 1885 (1)

Le Président de la République française et le Président de la République orientale de l'Uruguay, désirant conclure une convention pour assurer le bénéfice de l'assistance judiciaire aux Français dans l'Uruguay et aux Uruguayens en France, ont nommé à cet effet pour leurs plénipotentiaires, savoir :

Le Président de la République française, M. Marie-Gabriel-Georges Bosseront d'Anglade, chargé d'affaires par intérim de la République française à Montevideo ;

Le Président de la République orientale de l'Uruguay, le docteur Manuel Herrera y Obes, ministre secrétaire d'Etat au département des affaires étrangères.

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

Article premier. — Les citoyens indigents de la République française dans la République orientale de l'Uruguay et les citoyens indigents de

1. *Journal officiel de la République Française* du 21 juin 1883. Les ratifications avaient été échangées à Paris, le 13 juin.

la République orientale de l'Uruguay dans la République française jouiront réciproquement du bénéfice de l'assistance judiciaire (defensa y procuracion judicial gratuita), qu'ils soient demandeurs ou défendeurs, comme en jouiraient les nationaux eux-mêmes, en se conformant aux lois du pays dans lequel l'assistance sera réclamée.

Art. 2. — Dans tous les cas, le certificat d'indigence devra être délivré à l'étranger qui réclame l'assistance par les autorités de sa résidence habituelle.

S'il ne résiste pas dans le pays où la demande est formée, le certificat d'indigence sera approuvé et légalisé par l'agent diplomatique ou consulaire du pays où le certificat devra être produit.

Lorsque l'étranger réside dans le pays où la demande a été formée ou doit l'être, des renseignements pourront en outre être pris auprès des autorités de l'Etat auquel il appartient. Ces renseignements pourront être requis des gouvernements respectifs par l'intermédiaire de leurs agents diplomatiques ou consulaires.

Art. 3. — Les citoyens indigents de la République française dans l'Uruguay et les citoyens indigents de la République orientale de l'Uruguay en France, admis au bénéfice de l'assistance judiciaire, seront exempts de plein droit de toute caution ou dépôt qui, sous quelque dénomination que ce soit, peut être exigé des étrangers plaidant contre les nationaux par la législation du pays où l'action sera introduite.

Art. 4. — La présente convention est conclue pour cinq années à partir de l'échange des ratifications.

Dans le cas où aucune des hautes parties contractantes n'aurait notifié à l'autre, une année avant l'expiration de ce terme, son intention d'en faire cesser les effets, la convention continuera d'être obligatoire encore une année, et ainsi de suite d'année en année, à compter du jour où l'une des parties l'aura dénoncée.

Elle sera ratifiée, et les ratifications seront échangées à Paris aussitôt que faire se pourra.

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente convention et y ont apposé le sceau de leurs armes.

Fait à Montevideo, le 23 mars 1885.

(L.-S) Signé : J.-B. D'ANGLADE.

(L.-S) — HERRERA Y OBES.

---



## DEUXIÈME PARTIE

---

# CORRESPONDANCES, DÉPÊCHES, NOTES.

---

ALLEMAGNE, AUTRICHE-HONGRIE, BELGIQUE, FRANCE,  
ITALIE, LUXEMBOURG, PAYS-BAS, RUSSIE, SUISSE.

---

## CONFÉRENCES

CHARGÉES D'ÉLABORER UNE CONVENTION INTERNATIONALE SUR LE TRANSPORT DES  
MARCHANDISES PAR CHEMINS DE FER

Tenues à Berne en 1878, 1881, 1886.

---

## CONFÉRENCE DE 1878

---

### LISTE DES MEMBRES :

*Allemagne.* — Hr. Dr. Gerstner, Gh. Regierungsrath et Hr. Dr. von der Leyen, Geh. Regierungsrath, Mitglieder des Reichseisenbahnamts; Hr. Dr. Meyer, Geh. Oberreg.-Rath des Reichsjustizamts, Vice-Präsident der Conferenz; Hr. Dr. Rutz, Generaldirectionsrath und Fiscal, Mitglied der Generaldirektion der k. bayer. Verkehrsanstalten.

*Autriche-Hongrie.*

*Autriche.* — Hr. Joseph Pollanetz, Sectionsrath im k. k. Handelsministerium; Hr. Dr. Steinback, Ministerialsekretär im Justizministerium.

*Hongrie.* — Hr. Hugo Kilény, Sectionsrath im ungar. Communicationsministerium; Hr. Dr. Charles Herich, Sectionsrath im ungar. Handelsministerium; Hr. Dr. Albert Alexy, Ministerialsecretär im Justizministerium.

*Belgique.* — Mr. Mongenast, Administrateur des Chemins de fer de l'Etat belge; Mr. Lejeune, Avocat du Ministère des travaux publics.

*France.* — Mr. de Savigny, Inspecteur principal de l'exploitation commerciale des chemins de fer, Vice-président de la Conférence; Mr. Marbeau, Auditeur au Conseil d'Etat.

*Italie.* — Mr. le Commandeur A. Thomas Villa, Vice-président de la Chambre des députés italiens; Mr. l'Avocat Joseph Gola, Chef du Bureau légal de la Société des Chemins de fer de la Haute-Italie, à Turin; M. le Chevalier Emile Paria, Sous-commissaire du Gouvernement italien pour la surveillance des Chemins de fer de la Haute-Italie.

*Luxembourg.* — Mr. Mersch, Commissaire du Gouvernement pour les affaires de chemins de fer, Conseiller d'Etat; Mr. M. Leibfried, Avocat à Luxembourg.

*Pays-Bas.* — Mr. M. J. Pynappel, ancien Membre de la seconde Chambre des Etats Généraux et Avocat à Amsterdam.

*Russie.* — Mr. B. Saloff, Ingénieur, Conseiller d'Etat actuel, Membre du Conseil d'administration de la Grande Société des Chemins de fer russes ; Mr. Louis Perl, Chef de division à la Grande Société des Chemins de fer russes, Directeur gérant de l'Union Russe pour les relations internationales des Chemins de fer.

*Suisse.* — Mr. le Dr. J. Heer, Conseiller fédéral, Président de la Conférence ; Mr. le Dr. H. Fick, Professeur.

Secrétaires : Mr. G. de Seigneux, Avocat à Genève ; Mr. le Dr. Christ, Avocat à Bâle.

### Règlement pour les délibérations de la Conférence internationale en matière de transports par chemins de fer.

Article premier. — Immédiatement après son ouverture, la conférence se constitue en procédant à la nomination d'un président et de deux vice-présidents.

Le Conseil fédéral suisse a déjà désigné à l'avance le secrétariat, sous réserve d'approbation de la part de la Conférence, en la personne de MM. de Seigneux, avocat à Genève et Dr. Christ, avocat à Bâle ; les secrétaires ont le droit de prendre part aux délibérations, mais non aux votations.

Art. 2. — La conférence décidera si le projet que le Conseil fédéral suisse a fait élaborer et qui a été communiqué aux divers Etats, doit servir de base aux délibérations.

La conférence pourra nommer des Commissions spéciales pour traiter certaines questions chaque fois que cela lui paraîtra nécessaire.

Art. 3. — En tant qu'il n'en est pas décidé autrement, les séances de la conférence commencent à dix heures du matin et durent jusqu'à trois heures de l'après-midi. Il demeure réservé à la conférence elle-même, d'organiser aussi des séances de relevée.

Chaque membre doit demander la parole à M. le Président.

Art. 4. — Les propositions qui sont faites au sein de la conférence, doivent être déposées par écrit en mains du bureau.

Art. 5. — Dans la discussion, chaque membre de la conférence s'exprime, à son gré, en allemand ou en français.

Sur demande, un résumé des discours prononcés est donné, par le traducteur *ad hoc*, dans la langue qui n'a pas été employée par l'orateur.

Les propositions, de même que les résumés du président qui précèdent les votations, seront en tous cas traduits.

Les procès-verbaux des séances plénières sont rédigés dans les deux langues. Ils doivent être imprimés aussi promptement que possible en nombre suffisant, et distribués aux membres de la conférence. L'approbation en a lieu dans la séance qui suit cette distribution.

Art. 6. — La votation aura lieu à l'appel nominal et par délégation. — L'Autriche et la Hongrie compteront pour deux délégations distinctes. — Quand il y a désaccord sur une question entre les Membres d'une même délégation, leurs opinions seront consignées dans le procès-verbal comme des opinions purement individuelles, et ne comptant pas pour le vote de la délégation.

Art. 7. — Le procès-verbal donne une image aussi succincte que possible des délibérations. Il relate toutes les propositions formulées dans le cours de la discussion, avec le résultat des votations ; il donne, en outre, un résumé sommaire des arguments présentés.

Lorsqu'un membre de la conférence réclame l'insertion *in extenso* de son discours, il est fait droit à cette réquisition. Toutefois, dans ce cas, il devra en remettre le texte par écrit au secrétariat.

Art. 8. — Le projet qui résultera des délibérations sera soumis à une seconde discussion si on le demande et à une votation générale avant la clôture de la conférence.

## Projet d'un traité réglant les transports internationaux des marchandises par chemins de fer.

AVANT-PROJET SUISSE

PROJET ÉMANÉ DES COMMISSAIRES  
ALLEMANDS

### Avant-Projet d'une convention réglant les transports inter- nationaux par chemins de fer.

#### 1. *Du contrat de transport inter- national.*

##### Article premier.

Obligation de transporter par service direct les marchandises sur le réseau des chemins de fer des Etats contractants.

Tout chemin de fer ouvert au service des marchandises dans l'un des Etats signataires de la Convention est tenu d'accepter et d'expédier, sur la base d'une lettre de voiture directe, les marchandises qui lui sont remises à destination d'une gare située dans le réseau d'un autre Etat contractant, à la condition toutefois que les gares d'expédition et de destination soient ouvertes au service des marchandises et reliées entre elles par une ligne de rails non interrompue et située entièrement sur le territoire des Etats contractants.

Aussi longtemps qu'un règlement d'exploitation général n'aura pas été accepté par tous les Etats contractants, la gare expéditrice pourra se refuser à accepter les marchandises dans tous les cas où la législation de l'un des Etats à parcourir permet de refuser le transport de marchandises pour le trafic interne ou de soumettre ce transport à des conditions qui ne sont pas remplies dans l'espèce.

### Projet d'un traité réglant les transports internationaux par chemins de fer.

#### Art. 1<sup>a</sup>.

Le présent traité international s'applique à tous les transports de marchandises qui sont exécutés par chemins de fer, sur la base d'une lettre de voiture directe, du territoire de l'un des Etats contractants dans le territoire d'un autre.

Les dispositions à émettre entre les Etats contractants pour l'exécution de ce traité auront le même effet que le traité lui-même.

#### Art. 1<sup>b</sup>.

Sont exclus du transport en vertu de ce traité :

1<sup>o</sup> L'or et l'argent en lingots, le platine, les valeurs monnayées ou en papier et les documents, les pierres précieuses, les perles fines et les bijoux.

2<sup>o</sup> Les tableaux et les autres objets d'art.

3<sup>o</sup> Les transports funèbres.

4<sup>o</sup> Les objets qui par leurs dimensions, poids ou autre conditionnement ne se prêteraient pas au transport en raison des installations et des usages, ne fût-ce que de l'une des administrations intéressées.

5<sup>o</sup> Les objets dont le transport est réservé au monopole de la poste dans l'un des territoires à parcourir.

En outre, seront désignés dans les dispositions à émettre pour l'exécution de ce traité, les objets exclus du transport en raison de la sûreté et de l'ordre publics ou dans l'intérêt d'une exploitation réglée, ainsi que ceux qui par le même motif ne



sont admis au transport que sous certaines conditions.

Art. 1<sup>c</sup>.

Les dispositions spéciales insérées dans les tarifs respectifs des administrations ou unions de chemins de fer, et publiées comme ceux-ci, ou convenues d'avance entre les expéditeurs et les administrations, seront valables autant qu'elles ne seront pas en contradiction avec le présent traité ou les dispositions à émettre pour son exécution.

Art. 1<sup>d</sup>.

Les administrations des chemins de fer faisant partie du territoire du traité international sont obligées d'exécuter les transports internationaux mentionnés dans l'article 1<sup>a</sup>, pourvu que :

1° Les marchandises par leur nature ou emballage se prêtent au transport au point de vue du présent traité et des dispositions à émettre pour son exécution.

2° L'expéditeur se conforme aux prescriptions desdites conventions.

3° Le matériel ordinaire suffise pour l'exécution du transport.

Les administrations des chemins de fer ne seront tenues d'accepter au transport les marchandises qu'autant que le transport pourra être effectué. Les prescriptions en vigueur pour l'administration expéditrice régleront la question de savoir si, en ce cas-là, sur la demande de l'expéditeur, l'administration sera tenue de prendre les marchandises en dépôt provisoire.

Par rapport à la date de l'expédition, aucun expéditeur ne sera favorisé au préjudice d'un autre sans un motif valable basé sur les aménagements particuliers de l'administration, la distribution des transports ou l'intérêt public.

Toute contravention aux dispositions de cet article donnera lieu à une action en réparation du préjudice qui en serait résulté.

## Art. 2.

## Forme de la lettre de voiture internationale.

Le contrat de transport international est formé par une lettre de voiture, qui doit contenir les mentions suivantes :

a) Le lieu et la date de la remise à la gare expéditionnaire.

b) La désignation de la gare expéditrice.

c) Les noms exacts et le domicile du destinataire, à moins qu'il ne soit indiqué que la marchandise doit être tenue à la disposition de l'expéditeur à la station destinataire (station restante).

d) Si le destinataire est autre que l'expéditeur lui-même, la mention si l'expéditeur se réserve de disposer ultérieurement de la marchandise.

e) La désignation des marchandises avec indication des marques et numéros ; l'indication du nombre et du poids brut des colis, à moins que la marchandise ne doive être taxée *ad valorem* en exécution du règlement du chemin de fer qui reçoit la marchandise.

f) La valeur déclarée au cas où le chemin de fer assure la marchandise.

g) La mention de l'expédition en grande ou en petite vitesse.

h) L'énumération détaillée des papiers d'accompagnement requis par les douanes, octrois et autorités de police.

i) La mention de l'expédition en port dû ou en port payé.

k) La mention de la voie à suivre ; à défaut de cette indication, le premier transporteur doit choisir la voie qui lui paraît la plus avantageuse pour l'expéditeur.

l) La mention si la marchandise voyage aux conditions du tarif général, à responsabilité complète, ou aux conditions d'un tarif spécial, soit de stipulations particulières, à responsabilité limitée (voir art. 28).

## Art. 2.

Toute expédition internationale (voir art. 1 \*) doit être accompagnée d'une lettre de voiture qui contiendra les mentions suivantes :

a) Le lieu et la date de sa création.

b) La désignation de la gare et de l'administration expéditrice.

c) La désignation de la station destinataire, le nom et le domicile du destinataire ainsi que, le cas échéant, la mention que la marchandise doit être tenue à la disposition de l'expéditeur à la station destinataire (« station restante »).

d) Manque.

e) La désignation du contenu de l'envoi — en outre, pour les marchandises par colis, le nombre, la désignation de l'emballage, les marques et numéros des colis, — quant au reste, l'indication du poids ou un renseignement remplaçant cette indication conformément aux conditions spéciales du chemin de fer expéditeur.

f) La déclaration éventuelle de la somme représentant l'intérêt à la livraison en temps utile.

g) La mention de l'expédition en grande ou en petite vitesse.

h) L'énumération détaillée des papiers d'accompagnement requis par les douanes, octrois et autorités de police, ainsi que l'indication éventuelle d'un intermédiaire.

i) La mention de l'expédition en port payé, s'il y a lieu.

j) La mention du remboursement grevant la marchandise.

k) La mention de la voie à suivre ; à défaut de cette indication, le chemin de fer doit choisir la voie qui lui paraît la plus avantageuse pour l'expéditeur ; le choix sera fait aux risques et périls de l'expéditeur.

l) Manque.

m) Le nom de l'expéditeur, constaté par sa signature écrite ou imprimée ou par son timbre.

A côté de ces mentions obligatoires et aussi longtemps que les Etats contractants ne se seront pas mis d'accord sur la rédaction d'un formulaire de lettre de voiture internationale, on appliquera, en outre, pour la rédaction et le contenu des lettres de voiture, les indications en usage dans les tarifs communs actuels et, à défaut de dispositions de ce genre, les règles en vigueur pour le trafic interne du chemin de fer expéditeur.

### Art. 3.

Responsabilité de l'expéditeur pour les indications contenues dans la lettre de voiture.

L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations contenues dans la lettre de voiture ; il supporte toutes les conséquences résultant de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes.

### Art. 4.

Conclusion du contrat de transport et obligation de délivrer un double de la lettre de voiture.

Le contrat de transport est conclu

m) Le nom de l'expéditeur, constaté par sa signature écrite ou imprimée, ou par son timbre.

Les prescriptions détaillées concernant la rédaction et le contenu des lettres de voiture, principalement le formulaire à appliquer, sont réservées aux dispositions à émettre pour l'exécution du présent traité.

Ne seront admises, ni la réception de déclarations ultérieures dans la lettre de voiture, ni la rédaction d'autres documents concernant le contrat de transport, ni l'addition d'autres écritures, à moins qu'elles ne soient déclarées admissibles par le présent traité ou les dispositions à émettre pour son exécution.

### Art. 3.

L'expéditeur est responsable de ce que les mentions de la lettre de voiture (voir art. 2) soient exactes, lisibles et complètes.

Le chemin de fer est même, après réception de la marchandise, autorisé à examiner la concordance de la lettre de voiture avec le contenu des colis y énumérés. Il sera loisible aux administrations de statuer par leurs prescriptions spéciales dans quelles limites elles sont obligées de contrôler ou de constater le poids.

En cas de fausse déclaration du contenu ou d'indication d'un poids inférieur au poids véritable, ainsi qu'en cas de surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur, une amende, dont le montant sera fixé par les dispositions à émettre pour l'exécution de ce traité, sera à payer en faveur du chemin de fer qui aurait découvert la fraude. Reste réservé, s'il y a lieu, le paiement complémentaire de la différence des frais et toute indemnité pour le dommage qui en résulterait, ainsi que la peine encourue en vertu des dispositions pénales ou des règlements de police.

### Art. 4.

Le contrat de transport est conclu



dès que le chemin de fer a accepté la marchandise et a apposé son timbre sur la lettre de voiture. L'apposition du timbre de la gare expéditrice doit avoir lieu immédiatement après la consignation complète de la marchandise déclarée dans la lettre de voiture.

Le chemin de fer est tenu, sur la demande de l'expéditeur, de certifier la réception de la marchandise et la date de sa remise, sur un duplicata de la lettre de voiture qui lui est présenté par l'expéditeur en même temps que celle-ci.

#### Art. 5. Emballage,

Lorsque la nature de la marchandise et le mode de transport nécessitent un emballage, ce soin incombe à l'expéditeur.

L'expéditeur est responsable des conséquences résultant des défauts de l'emballage, alors que ces défauts ne peuvent être constatés extérieurement. Tous les dommages qui en résultent sont à la charge de l'expéditeur et, le cas échéant, il doit en indemniser le chemin de fer.

Quant aux conséquences d'un emballage défectueux, qui auraient pu être reconnues lors de la remise, l'expéditeur n'en est, au contraire, responsable que lorsqu'il est reconnu coupable de dol ou lorsque le transporteur a fait à ce sujet des réserves acceptées par l'expéditeur ou par son mandataire.

Les réserves relatives aux vices d'emballage ne sont valables que lorsqu'elles sont mentionnées sur la lettre de voiture et sur le duplicata et lorsque les défauts en question y sont désignés spécialement et expressément.

dès que la station expéditrice a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture. La gare expéditrice constate l'acceptation en imprimant sur la lettre de voiture son timbre portant la date.

L'apposition du timbre doit avoir lieu immédiatement après que la marchandise consignée avec une même lettre de voiture a été entièrement délivrée au chemin de fer. A la demande de l'expéditeur, ladite apposition sera faite en sa présence.

Le chemin de fer est tenu, sur la demande de l'expéditeur, de certifier la réception de la marchandise et la date de sa remise au transport, sur un duplicata de la lettre de voiture, lequel lui sera présenté par l'expéditeur en même temps que celle-ci.

Ce duplicata n'exerce l'effet, ni de la lettre de voiture accompagnant l'envoi, ni d'un bulletin de chargement (connaissance).

#### Art. 5.

Lorsque la nature de la marchandise nécessite un emballage pour la préserver de pertes et avaries en cours de transport, ce soin incombe à l'expéditeur.

L'expéditeur n'ayant pas rempli ce devoir, le chemin de fer, à moins qu'il ne refuse la réception de la marchandise (voir art. 1<sup>er</sup> d<sup>n</sup> 1), sera en droit de demander que l'expéditeur reconnaisse sous dénomination spéciale sur la lettre de voiture, soit le manque absolu d'emballage, soit son conditionnement défectueux, et qu'il en remette au bureau expéditeur une déclaration identique.

L'expéditeur est responsable des conséquences des défauts reconnus de ladite manière ainsi que des vices de l'emballage qui ne peuvent être constatés extérieurement. Tous les dommages résultant de ces vices sont à la charge de l'expéditeur, qui, le cas échéant, en doit indemniser le chemin de fer. La déclaration dont il s'agit n'ayant pas eu lieu, l'expéditeur ne sera responsable des défauts de l'emballage visibles extérieurement que lorsqu'il est reconnu coupable de dol.

## Art. 6.

## Papiers d'accompagnement.

En l'absence de conventions ou d'instructions spéciales données par l'expéditeur ou le destinataire, les administrations de chemins de fer doivent se charger, aux frais de ceux-ci et moyennant une taxe fixe, de l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi et de police. L'expéditeur est tenu de joindre à la lettre de voiture les papiers nécessaires à l'accomplissement de ces formalités; il répond de leur exactitude ainsi que de tous dommages et amendes que les chemins de fer pourraient encourir par le fait de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité des pièces.

Les chemins de fer sont tenus de publier dans leurs tarifs et de porter à la connaissance du public l'énoncé des pièces réclamées par les douanes; en tous cas, ils sont tenus, lorsque l'expéditeur n'a pas désigné d'agent spécial et au cas où les douanes soulèveraient des difficultés, de prendre toutes les mesures nécessaires pour la conservation de la marchandise et de faire toutes les démarches pour activer la solution des difficultés.

## Art. 7.

## Calcul de la taxe.

Pour autant que des tarifs communs ou de transit n'auront pas été publiés, la taxe de transport se composera du montant total des taxes à percevoir par les divers chemins de fer conformément à leurs tarifs.

Les dépenses faites par les administrations, telles que droits de transit, d'entrée et de sortie, frais faits pour le transbordement, pour réparations extérieures ou intérieures nécessitées par la nature des marchandises pendant le transport, devront leur être remboursées.

Il ne peut être réclamé aucune somme en sus des taxes des transports et des frais nécessités par des prestations spéciales. (Article 6, alinéa 1.)

## Art. 6.

L'expéditeur est tenu de joindre à la lettre de voiture les papiers nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi ou de police avant la remise au destinataire. A moins de culpabilité de la part du chemin de fer, l'expéditeur est responsable envers ce dernier de tous dommages qui pourraient naître par le fait de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces pièces.

Le chemin de fer n'est pas tenu d'examiner si les papiers sont exacts et suffisants.

L'expéditeur pourra désigner dans la lettre de voiture un intermédiaire chargé de remplir les formalités en douane et en police. Si cette désignation n'a pas eu lieu sur la lettre de voiture ou que l'expéditeur ait demandé expressément au chemin de fer de lui servir d'intermédiaire, celui-ci sera libre de confier ce soin à un commissionnaire-expéditeur ou de s'en charger lui-même.

Dans ce dernier cas, le chemin de fer aura les obligations du commissionnaire-expéditeur.

## Art. 7.

Les prix de transport se calculent conformément aux tarifs publiés.

Pour autant qu'il n'existera pas de tarifs directs pour le transport entre la gare expéditrice et la station destinataire, la taxe de transport s'établira par l'addition des taxes à percevoir par les différentes administrations ou unions, en vertu de leurs tarifs publiés. Quant aux droits fixes, il ne sera perçu aucune somme en sus des taxes de transport et des bonifications pour des prestations spéciales prévues par les tarifs. Les dépenses faites par les administrations — telles que droits de sortie, d'entrée et de transit, frais de camionnage d'une gare à l'autre non indiqués par le tarif, frais de réparations nécessitées par le conditionnement extérieur ou intérieur des marchandises pour en assurer la conservation — devront leur être remboursées.

## Art. 8.

## Paiement des frais de transport.

Les frais de transport sont payés au moment de la consignation de la marchandise, ou repris sur le destinataire.

Les administrations peuvent exiger l'avance des frais de transport, lorsqu'il s'agit de marchandises qui, d'après l'appréciation de la gare expéditrice, sont sujettes à une prompte détérioration ou qui ne les garantissent pas suffisamment des frais de transport à cause de leur valeur minime.

## Art. 8.

Pour autant que les frais de transport n'auront pas été payés lors de la remise de la marchandise au transport, ils seront réputés pour repris sur le destinataire.

Les administrations peuvent exiger l'avance des frais de transport lorsqu'il s'agit de marchandises qui, d'après l'appréciation du chemin de fer expéditeur, sont sujettes à une prompte détérioration ou qui, à cause de leur valeur minime, ne les garantissent pas suffisamment des frais de transport.

En cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreurs de calcul à l'endroit de la fixation des frais et droits de transport, le montant demandé en moins sera à payer en supplément et celui prélevé en plus sera à rembourser.

Art. 8<sup>a</sup>.

Il sera loisible à l'expéditeur de grever de remboursements la marchandise jusqu'à concurrence de sa valeur, à moins toutefois que ce remboursement n'excède le maximum fixé par les dispositions édictées pour l'exécution de ce traité. Font exception seulement les marchandises dont le prix de transport peut être demandé d'avance (Voir art. 3, al. 1).

Pour chaque remboursement il sera perçu une provision déterminée par le tarif.

L'administration ne sera tenue de payer le remboursement à l'expéditeur que du moment où le montant en aura été soldé par le destinataire.

La marchandise ayant été délivrée au destinataire sans encaissement préalable du remboursement, le chemin de fer sera responsable du dommage jusqu'à concurrence de la valeur de la marchandise (voir art. 20), mais pas au-delà toutefois du montant du remboursement.

## Art. 9.

## Calcul des délais de livraison.

Pour autant que les délais de livraison n'auront pas été fixés pour tout le réseau parcouru, par des tarifs communs ou par un règlement ac-

## Art. 9.

Autant que le délai de livraison n'aura pas été fixé, pour tout le réseau parcouru, par des règlements et tarifs communs aux administra-



cepté par les Etats contractants, ces délais seront fixés en additionnant les délais stipulés dans les tarifs de chaque administration.

Les délais de livraison cessent de courir pendant le temps nécessaire aux opérations de douane ou d'octroi, ou aux visites de la police (voir art. 6).

## II. — *Exécution du contrat international de transport par chemin de fer.*

### Art. 10.

Droit de l'expéditeur ou du destinataire de disposer de la marchandise en cours de transport.

Une fois la marchandise remise à la gare expéditrice et la lettre de voiture timbrée (art. 4, 1<sup>er</sup> alinéa), l'expéditeur ne conserve le droit de retirer la marchandise et de la faire délivrer à une personne autre que celle du destinataire indiqué dans la lettre de voiture que dans les deux cas suivants :

a) Lorsqu'il est dit dans la lettre de voiture que l'expéditeur se réserve le droit d'en disposer ultérieurement (art. 2, d).

b) Lorsque la lettre de voiture n'indique d'autre destinataire que l'expéditeur lui-même (art. 2, c).

Si la marchandise est déjà expédiée, les administrations ne sont tenues d'exécuter les ordres ultérieurs de l'expéditeur que lorsqu'ils sont transmis par l'intermédiaire de la gare d'expédition.

A défaut de mention spéciale insérée dans la lettre de voiture et indiquant que la marchandise est adressée à l'expéditeur lui-même ou qu'il se réserve le droit d'en disposer, les chemins de fer doivent, après la remise de la marchandise et l'apposition du timbre sur la lettre de voiture, ne tenir compte, relativement au retrait et à la livraison de la marchandise, que des ordres du destinataire. Dans ce cas, les ordres doivent être transmis par l'intermédiaire de la gare de destination.

L'expéditeur ou le destinataire qui envoie des ordres semblables est responsable des frais et des risques qui en résultent.

Les prescriptions contenues dans

tions intéressées au transport, ce délai s'établira par l'addition des délais fixés par les règlements et tarifs des différentes administrations ou unions.

Toutefois il reste réservé aux dispositions à émettre pour l'exécution du présent traité d'établir des prescriptions générales concernant les délais maxima et le calcul, notamment le commencement, l'expiration et l'interruption des délais de livraison.

### Art. 10.

Après l'acceptation au transport de la marchandise, le chemin de fer est tenu de se conformer aux ordres de l'expéditeur relatifs au retrait de la marchandise ou à sa livraison à une personne autre que celle du destinataire désigné, aussi longtemps que la lettre de voiture n'a pas été remise au destinataire après l'arrivée de l'envoi au lieu de destination, ou que l'action appartenant au destinataire d'après les dispositions de l'art. 10<sup>b</sup> n'a pas été intentée. Dès le moment où cela aura eu lieu, l'administration n'aura plus d'autres instructions à observer que celles du destinataire désigné, sous préjudice de se porter envers ce dernier garante de la marchandise.

Le chemin de fer n'est pas tenu de suivre les instructions orales de l'expéditeur, ni celles qui ne sont pas données à la station de départ. — L'inobservation des ordres ultérieurs ainsi qu'un retard ou un changement apporté à l'exécution de ces ordres, ne sera permis qu'autant que le trafic régulier serait considérablement troublé par l'exécution, l'exécution immédiate ou l'exécution telle quelle des ordres transmis.

Le chemin de fer pourra demander l'indemnité des frais résultant de l'exécution d'un ordre postérieur, à moins que l'ordre ne soit causé par sa propre faute.

### Art. 10 a.

Le destinataire désigné est autorisé à prendre vis-à-vis du chemin de fer, avant l'arrivée de la marchandise au lieu de la livraison, toutes les

le présent article ne peuvent porter atteinte aux questions concernant le moment de la transmission de la propriété, non plus qu'aux autres rapports juridiques existant dans chaque cas particulier entre l'expéditeur et le destinataire, ni au droit des tribunaux d'adresser, en se basant sur ces rapports, des injonctions aux administrations de chemins de fer.

mesures utiles pour la sûreté de la marchandise et à donner au chemin de fer les ordres nécessaires pour ce but; mais il ne peut réclamer la livraison de la marchandise avant son arrivée au lieu de destination que lorsque le chemin de fer y a été autorisé par l'expéditeur.

#### Art. 10<sup>b</sup>.

Le chemin de fer est tenu de délivrer au lieu de destination la lettre de voiture et la marchandise au destinataire désigné, contre quittance et remboursement des créances résultant de la lettre de voiture.

Après l'arrivée de la marchandise au lieu de destination, le destinataire est autorisé à faire valoir, en son propre nom, vis-à-vis du chemin de fer, les droits résultant du contrat de transport pour l'exécution des obligations que lui imposa ce dernier, soit qu'il agisse dans son propre intérêt ou dans l'intérêt d'autrui. Il pourra, notamment, demander au chemin de fer la remise de la lettre de voiture et la délivrance de la marchandise. Ce droit s'éteint si, avant que l'action soit intentée, l'expéditeur, conformément à l'art. 10, a donné au chemin de fer un ordre contraire.

La station destinataire désignée par l'expéditeur est considérée comme lieu de destination.

#### Art. 10<sup>c</sup>.

L'acceptation de la marchandise et de la lettre de voiture oblige le destinataire à payer au chemin de fer le montant des créances résultant du contrat de transport.

#### Art. 11.

#### Art. 11.

**Interruption momentanée de transport.**

Si le transport est empêché ou interrompu par suite de phénomènes physiques ou d'un accident fortuit quelconque, l'expéditeur ou le destinataire qui, d'après l'art. 10, a le droit de disposer de la marchandise, n'est pas tenu d'attendre que l'obstacle soit levé; il peut résilier le contrat. Mais il doit indemniser le chemin de fer, si celui-ci n'a aucune faute à se reprocher, des frais de déchargement et des frais de transport en proportion du chemin déjà parcouru.

Si le transport est empêché ou interrompu temporairement par suite de phénomènes physiques ou d'un accident fortuit quelconque, l'expéditeur ne sera pas tenu d'attendre que l'obstacle soit levé.

Il restera libre, au contraire, de résilier le contrat, mais il devra indemniser le chemin de fer, sauf le cas de culpabilité de celui-ci, des frais préparatoires au transport, des frais de déchargement et des frais de transport en proportion du chemin parcouru.

## Art. 12.

## Délivrance de la marchandise.

Les règles à suivre concernant la livraison de la marchandise sont déterminées par les lois et règlements du pays où a lieu la livraison.

## Art. 12.

Les règles à suivre concernant la livraison des marchandises ainsi que l'obligation éventuelle du chemin de fer de remettre la marchandise au domicile d'un destinataire non domicilié à la station destinataire, se conformeront aux lois et règlements en vigueur pour le chemin de fer chargé de la livraison.

## Art. 12 a.

Le chemin de fer a droit de gage sur l'objet transporté pour toutes les créances résultant du contrat de transport, particulièrement pour le prix du transport et les frais accessoires, pour les droits de douane et autres débours nécessités par l'exécution du transport, ainsi que pour les remboursements et amendes qui pourraient incomber à la marchandise. Ce droit de gage subsiste tant que l'objet est retenu ou déposé; il continue même après la livraison pourvu que le chemin de fer le fasse valoir en justice au plus tard le troisième jour, non compris celui de la livraison et que l'objet se trouve encore chez le destinataire ou chez un tiers qui le détient pour lui.

## Art. 12 b.

Le chemin de fer destinataire est tenu de faire rentrer également, lors de la livraison, les créances des chemins de fer précédents résultant de la lettre de voiture ainsi que le remboursement grevant la marchandise, et d'exercer les droits des prédécesseurs, notamment leur droit de gage. Les chemins de fer saisis antérieurement du transport ou les autres intéressés ayant été satisfaits par les succédants, passent *ipso jure* à ces derniers leur créance et leur droit de gage. Le droit de gage des prédécesseurs subsiste aussi longtemps que celui du chemin de fer chargé de la livraison.

## Art. 12 c.

Parmi plusieurs droits de gage résultant du transport de la marchandise, le droit de gage postérieur a la préférence sur l'antérieur. Ces droits de gage priment tous les autres privilèges ou droits de gage sur la marchandise.



## Art. 12 d.

Si le chemin de fer délivre la marchandise sans paiement et qu'il ne fasse pas valoir en justice le privilège dans les trois jours après la livraison (voir art. 12 b), le recours contre les prédécesseurs s'éteint pour l'administration délivrante, ainsi que pour les chemins de fer qui précèdent. L'action contre le destinataire reste en vigueur.

## Art. 13.

Art. 13.  
Obstacle à la livraison de la marchandise.

Lorsqu'il se présente des empêchements à la livraison de la marchandise, la gare de destination doit en prévenir (par lettre chargée) la gare expéditrice, afin que l'expéditeur ait connaissance de l'empêchement et puisse y remédier. En tout cas, les marchandises ne doivent être retournées qu'à la demande expresse de l'expéditeur et à ses risques, périls et frais.

Lorsque la marchandise est refusée pour cause de conditionnement défectueux ou lorsqu'elle n'est acceptée que sous réserve (voir art. 29), la gare de destination est en droit de faire constater l'état de la marchandise aux frais de la partie qui succombera; elle est tenue de le faire lorsque l'expéditeur a réservé son droit de disposition (art. 3, c et d).

Les experts sont nommés par le Tribunal du for de la station de destination et doivent faire leur rapport par écrit ou verbalement par devant le Tribunal, qui dans ce dernier cas en dressera acte.

Lorsque l'expéditeur s'est réservé le droit de disposer ultérieurement, une copie du rapport des experts doit lui être envoyée sans retard par l'entremise de la gare expéditrice.

A part cela, le mode de procéder dans les cas d'empêchement à la livraison des marchandises est subordonné aux lois et règlements du pays de destination.

## Art. 14.

Avaries non apparentes.

Si lors du déballage des marchandises, le destinataire découvre l'existence d'avaries qui ne pouvaient être constatées extérieurement au

Lorsqu'il se présente des empêchements à la livraison de la marchandise, la station chargée de la livraison doit en prévenir sans retard l'expéditeur par l'entremise de la gare d'expédition. Elle ne doit en aucun cas retourner la marchandise sans le consentement exprès de l'expéditeur.

Du reste, et sauf les dispositions de l'article suivant, le mode de procéder dans les cas d'empêchement à la livraison est subordonné aux lois et règlements en vigueur pour le chemin de fer chargé de la livraison.

## Art. 14.

Dans tous les cas de perte totale ou partielle, d'avarie et de retard, les administrations des chemins de fer seront tenues d'organiser de suite

moment de la livraison, il doit immédiatement provoquer, par devant le juge compétent, la nomination d'un ou de trois experts chargés de constater l'identité des marchandises avec celles indiquées sur la lettre de voiture, d'évaluer l'importance de l'avarie, d'en indiquer la cause probable et d'apprécier l'époque à laquelle elle remonte.

Lorsqu'il veut rendre le chemin de fer responsable de l'avarie, le destinataire doit lui donner avis de l'expertise par lettre chargée. En aucun cas, cette expertise ne peut avoir lieu plus de huit jours après la livraison.

des recherches minutieuses et de faire aux parties intéressées, sur leur demande, des communications authentiques.

Si le chemin de fer découvre ou suppose, ou que l'ayant droit soutienne l'existence d'avarie ou de pertes partielles, le chemin de fer devra immédiatement constater à l'amiable le conditionnement de la marchandise, le montant du dommage et, autant que possible, la cause et la date de la perte partielle ou de l'avarie.

La vérification devra se faire en présence de témoins ou, selon les circonstances, d'experts, et, si cela se peut, en présence de l'ayant-droit.

Pour le choix des experts, ceux qui le sont d'office auront la préférence.

En outre, chacun des intéressés sera en droit de demander la constatation judiciaire de l'état de la marchandise.

### III. — *Droit d'intenter l'action en indemnité et compétence.*

#### Art. 15.

##### Droit d'intenter l'action.

Le droit d'intenter l'action en indemnité pour réparation d'un dommage causé par la perte totale de la marchandise (qu'elle soit égarée ou détruite), par la perte partielle, par l'avarie ou par le retard dans la livraison, lorsque cette action est fondée sur une lettre de voiture internationale conforme à l'art. 2, appartient en principe au destinataire, sans qu'il soit besoin d'une cession de droit ou d'une procuration des autres intéressés.

Cependant, l'expéditeur est en droit d'intenter cette action dans les deux cas suivants : *a.* lorsqu'il s'est réservé dans la lettre de voiture le droit de disposer de la marchandise jusqu'à la livraison (art. 2, lettre *d*) ; *b.* lorsque l'expéditeur est en même temps le destinataire de la marchandise (art. 2, lettre *c*).

Au cas où l'expéditeur voudrait user du droit d'action qui appartient au destinataire ou vice versa, le chemin de fer actionné a le droit de réclamer du demandeur une caution

#### Art. 15.

Le droit d'intenter l'action fondée sur le contrat de transport international n'appartient qu'à celui qui, en vertu de l'art. 10, etc., est autorisé à disposer de la marchandise.

suffisante lui garantissant que l'ayant-droit acceptera le prononcé du jugement et le laissera au besoin exécuter contre lui.

#### Art. 16.

##### Compétence des Tribunaux.

Lorsque le destinataire indiqué dans la lettre de voiture est le même que l'expéditeur (art. 2, c), ou que la lettre de voiture renferme la mention que l'expéditeur se réserve le droit de disposer ultérieurement de la marchandise (art. 2, d); l'expéditeur et, suivant les cas, le destinataire doit intenter l'action en dommages-intérêts contre l'administration expéditrice, devant le Tribunal qui est compétent pour connaître de ce genre de contrat, d'après la loi de l'Etat où se trouve le siège de l'administration. Dans tous les autres cas, les actions en dommages-intérêts doivent être intentées contre le chemin de fer destinataire et devant le tribunal qui est compétent pour connaître de ce genre de contrat, d'après les lois de l'Etat où se trouve le siège de l'administration de ce chemin de fer.

#### Art. 17.

Dispositions diverses sur la compétence et cas où le droit actuellement en vigueur est maintenu.

Le Tribunal compétent désigné à l'art. 16 doit aussi prononcer sur les actions en recours des administrations les unes contre les autres résultant des demandes en dommages-intérêts mentionnées à l'art. 15 (voir art. 36).

Les réclamations en dommages-intérêts mentionnées à l'art. 15 ne peuvent, aussi longtemps qu'elles sont contestées, être portées que devant le Tribunal compétent d'après l'art. 16, même lorsqu'elles se présentent sous la forme de demandes reconventionnelles ou d'exceptions (compensation, etc.).

La présente convention ne modi-

#### Art. 16.

Le chemin de fer qui a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de l'acceptation de la marchandise avec la lettre de voiture primitive, participe au contrat conformément à la lettre de voiture et accepte l'obligation d'exécuter le transport en vertu de la lettre de voiture.

L'action fondée sur le contrat de transport international ne pourra, sauf le recours des chemins de fer entre eux, être intentée que contre la première administration et celle qui, la dernière, aura reçu la marchandise avec la lettre de voiture, ainsi que contre l'administration sur la ligne de laquelle le dommage aura été occasionné. Le demandeur aura le choix parmi les susdites administrations.

Le Tribunal du domicile de l'administration actionnée est exclusivement compétent.

Le droit de choisir s'éteint au moment de l'intention de l'action.

#### Art. 17.

Les réclamations fondées sur le contrat de transport international ne pourront être portées que contre une des administrations désignées dans l'art. 16, même lorsqu'elles se présentent sous la forme de demandes reconventionnelles ou d'exceptions.



fié en rien les dispositions en vigueur sur le droit des parties et la compétence des Tribunaux, si l'action intentée n'est pas de la nature de celles mentionnées en l'art. 15. Ainsi il n'est en rien dérogé aux lois existantes concernant la revendication de la marchandise, les mesures provisionnelles, constatation et estimation provisoire de l'avarie, saisie-arrest, séquestre, etc.

IV. — *Conditions et étendue de la responsabilité des Chemins de fer.*

Art. 18.

Responsabilité des administrations en général pour perte, etc.

Le chemin de fer responsable en vertu de l'art. 16 doit payer une indemnité à forme des dispositions contenues dans les articles suivants (19 à 27), à moins qu'il ne puisse prouver que la perte totale ou partielle, l'avarie de la marchandise, le retard dans sa livraison sont dus à une faute de l'expéditeur lors de la conclusion du contrat (art. 3, 5, 6), à un ordre donné par l'expéditeur ou le destinataire en conformité de l'art. 10, au vice propre de la marchandise ou, enfin, à une force majeure.

Le chemin de fer responsable en vertu de l'art. 16 n'est pas déchargé de sa responsabilité vis-à-vis de l'expéditeur ou du destinataire, s'il prouve que la faute ou l'accident qui a causé le dommage a eu lieu sur une autre ligne appartenant aux Etats contractants, alors même qu'il n'aurait en rien participé à l'événement qui a causé le dommage.

Art. 17<sup>a</sup>.

Le chemin de fer est responsable des gens attachés à son service et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution du transport dont il s'est chargé.

Art. 18.

Le chemin de fer sera responsable, sauf les dispositions contenues dans les articles ci-après, du dommage résultant de la perte totale ou partielle ou de l'avarie de la marchandise à partir du moment de l'acceptation au transport jusqu'au moment de la livraison, à moins qu'il ne prouve que le dommage est dû à une faute de l'ayant-droit ou à un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, au vice propre de la marchandise (notamment à la détérioration intérieure, au déchet, au coulage ordinaire) ou enfin à une force majeure.

Art. 18<sup>a</sup>.

Le chemin de fer n'est pas responsable :

1<sup>o</sup> De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou de conventions passées avec l'expéditeur, sont transportées en wagons découverts, en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à ce mode de transport.

2<sup>o</sup> De l'avarie survenue aux marchandises qui, suivant déclaration de l'expéditeur à la lettre de voiture, sont remises en vrac ou avec un emballage défectueux, quoique, par leur

nature et pour être à l'abri des pertes et avaries, elles exigent un emballage, en tant que l'avarie sera résultée de l'absence ou de la défectuosité de l'emballage.

3° De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou des conventions passées avec l'expéditeur, doivent être chargées ou déchargées par celui-ci ou par le destinataire, en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à l'opération du chargement et du déchargement ou au chargement défectueux.

4° De l'avarie survenue aux marchandises qui, par des causes inhérentes à leur nature, sont exposées au danger particulier de se perdre en tout ou partie ou d'être avariées, notamment à la suite de bris, rouille, détérioration spontanée, coulage extraordinaire, en tant que l'avarie est résultée de ce danger.

5° De l'avarie survenue aux animaux vivants, en tant que l'avarie est résultée du danger particulier que le transport de ces animaux entraîne pour eux.

6° De l'avarie survenue aux marchandises dont le transport, aux termes des tarifs ou de conventions passées avec l'expéditeur, ne s'effectue que sous escorte, en tant que l'avarie est résultée du danger que l'escorte a pour but d'écarter.

Dans tous les cas spécifiés ci-dessus, il sera présumé, sauf la preuve du contraire, que le dommage survenu provient des causes d'irresponsabilité prévues, s'il leur peut être attribué selon les circonstances du fait.

La question, si la preuve du contraire est à considérer comme étant fournie, sera décidée par le juge à raison de la libre conviction résultant de l'ensemble des débats, sans qu'elle soit soumise à des règles formelles de procédure.

#### Art. 18 b.

En ce qui concerne les marchandises qui en raison de leur nature particulière subissent, par le fait seul du transport, un déchet en poids, le chemin de fer ne répond des manquants de poids que jusqu'à concurrence d'un taux déterminé par les

dispositions à émettre pour l'exécution de ce traité.

Dans le cas où plusieurs colis sont transportés au moyen d'une seule lettre de voiture, le taux sera calculé séparément pour chaque colis, lorsque le poids des colis isolés est indiqué sur la lettre de voiture ou peut être constaté d'une autre manière.

La restriction de la responsabilité prévue ne peut toutefois pas être invoquée dès qu'il aura été prouvé que la perte, selon les circonstances du fait, ne résulte pas de la nature de la marchandise, ou que le taux fixé n'est pas en rapport avec la nature de la marchandise ou avec les circonstances dans lesquelles s'est produit le manquant.

La question, si cette preuve est fournie, sera décidée par le juge en raison de la libre conviction résultant de l'ensemble des débats, sans qu'elle soit soumise à des règles formelles de procédure.

En cas de perte totale de la marchandise, il ne pourra être fait aucune déduction du chef de déchet de route.

#### Art. 19.

Les marchandises peuvent être considérées comme perdues en cas de retard prolongé.

Sans avoir à fournir la preuve que la marchandise est égarée ou détruite, la personne qui a le droit d'intenter l'action peut la considérer comme perdue si la livraison n'a pas eu lieu dans les trente jours qui s'écoulent après l'expiration du délai fixé pour la livraison (art. 9).

#### Art. 20.

Indemnité en cas de perte lorsqu'il n'y a pas déclaration de valeur.

Lorsque la valeur n'a pas été déclarée, on calculera l'indemnité due pour la perte ou la destruction de la marchandise d'après sa valeur commerciale au lieu et à l'époque où la livraison aurait dû s'effectuer. Cette estimation ne pourra excéder 1,500 francs par 50 kilogrammes. Ce maximum n'est cependant pas applicable au cas où la marchandise a été expédiée par grande vitesse.

Le chemin de fer peut déduire du

#### Art. 19.

Si la livraison n'a pas eu lieu dans les trente jours qui suivent l'expiration du délai fixé pour la livraison (voir art. 9), la personne qui a le droit d'intenter l'action, peut, sans avoir à fournir d'autre preuve, considérer la marchandise comme perdue.

#### Art. 20.

Si, en vertu des articles précédents, l'indemnité pour perte totale ou partielle de la marchandise reste à la charge du chemin de fer, l'indemnité sera à calculer d'après la valeur générale dans le commerce ou, à défaut d'un tel prix-courant, d'après la valeur générale que, dans l'un et l'autre cas, des marchandises de la même catégorie et du même conditionnement avaient au lieu et à l'époque où la livraison aurait dû s'ef-



montant de cette estimation tous les droits de douane et autres frais qui sont évités par le fait de la perte de la marchandise, de même que les frais de transport pour tout le trajet dès la gare d'expédition jusqu'au lieu de destination, en tant qu'ils ne sont pas encore payés. Les intérêts de la somme fixée comme indemnité courent du jour où la livraison aurait dû avoir lieu et sont calculés sur le pied de 6 0/0.

Si les frais de transport qui restent dus dépassent la somme qui doit être payée comme indemnité à celui qui a subi le dommage, celui-ci ne peut être tenu d'en payer l'excédant.

#### Art. 21.

Indemnité en cas de déclaration de valeur.

Lorsqu'il y a eu déclaration de valeur (art. 2, f), l'indemnité doit être égale à la valeur déclarée, avec intérêts à 6 0/0 du jour où la livraison aurait dû s'effectuer, sans déduction des droits de péage et des frais de transport restant dus ou qui ont été évités par l'accident survenu (art. 20, alinéa 2).

Le chemin de fer ne peut demander une réduction de cette indemnité qu'en prouvant qu'elle excède celle qui résulterait de l'application des principes énoncés à l'art. 20, et si, dans le cas particulier, il n'existe aucun intérêt individuel qui justifie cette augmentation de valeur.

Les déclarations de valeur excédant 1,500 fr. par 50 kilogrammes ne sont admises que pour les transports par grande vitesse.

#### Art. 22.

Indemnité en cas de perte lorsqu'on peut prouver un dol ou une faute grave.

S'il est prouvé que la perte ou la destruction de la marchandise a pour cause un dol ou une faute grave imputable à l'une des administrations qui a pris part au transport, ou à l'un de ses employés, l'indemnité peut dépasser celle qui est déterminée par les art. 20 et 21.

#### Art. 23.

Subrogation légale de l'administration aux droits de celui qu'elle indemnise.

Par le fait de l'acceptation de l'in-

fectuer. Les droits de douane, de transport et autres frais évités par suite de la perte seront à déduire de l'indemnité.

#### Art. 21.

(Manque).

#### Art. 22).

(Manque ici, voir art. 27\*).

#### Art. 23.

(Manque).

demnité de la part de celui qui a souffert le dommage, l'administration est subrogée aux droits de ce dernier contre les tiers, mais jusqu'à concurrence seulement du montant de l'indemnité allouée.

#### Art. 24.

Cas où les objets considérés comme perdus sont retrouvés.

L'ayant droit qui reçoit une indemnité pour une marchandise qui n'est pas parvenue à destination ou qui est considérée comme perdue, peut, en acceptant l'indemnité, faire la réserve que, si l'objet perdu se retrouve, il en sera immédiatement averti. Il peut exiger que cette réserve soit constatée par écrit.

Si la marchandise se retrouve, l'ayant droit qui a touché l'indemnité peut, dans le délai de trente jours depuis le jour où il en a été averti, réclamer que la marchandise lui soit délivrée au lieu primitif de destination. Le transport qui peut être nécessaire dans ce but doit se faire sans frais. L'indemnité payée comme équivalent de la marchandise doit être restituée contre la livraison de l'objet retrouvé.

#### Art. 25.

Indemnité en cas d'avarie ou de perte partielle.

Dans les cas d'avarie ou de perte partielle de la marchandise, les dispositions des art. 20 à 24 sont applicables par analogie à la demande en indemnité et à la détermination du dommage.

#### Art. 26.

Indemnité normale en cas de retard.

En cas de retard dans la livraison, l'administration responsable en vertu de l'art. 16 doit payer à titre de dommages-intérêts la moitié des frais de transport.

Si la livraison n'a pas eu lieu dans un espace de temps d'une durée double du délai de livraison fixé par l'art. 9, l'indemnité doit être égale à la totalité des frais de transport.

#### Art. 24.

Si la marchandise perdue se retrouve, l'ayant-droit doit en être immédiatement averti.

Dans le délai de trente jours depuis le jour où il en aura été averti, l'ayant-droit pourra exiger que la marchandise lui soit délivrée sans frais au lieu de destination indiqué sur la lettre de voiture, moyennant restitution de l'indemnité qu'il a reçue.

#### Art. 25.

Dans le cas d'avarie, l'indemnité à payer doit représenter la différence entre la valeur vénale de la marchandise avariée et la valeur générale dans le commerce, ou, à défaut de celle-ci, la valeur générale que, sans cette avarie, la marchandise aurait eue au lieu et à l'époque de la livraison, déduction faite des droits de douane et autres frais évités par le fait de l'avarie.

#### Art. 26.

Le chemin de fer est responsable des dommages occasionnés par l'inobservation des délais de livraison (voir art. 9), à moins qu'il ne prouve que tous les soins qui incombent à un voiturier diligent ont été impuissants à éviter le retard.

## Art. 27.

Cas où l'on peut exiger une indemnité plus élevée pour le retard.

Si le lésé estime que les dommages-intérêts qui lui seraient alloués en conformité de l'art. 26 sont insuffisants eu égard au dommage éprouvé, il peut réclamer une somme plus élevée en prouvant ce dommage. Mais en aucun cas la somme allouée ne pourra dépasser celle fixée dans les articles 20 à 22 pour le cas de perte totale de la marchandise.

## Art. 27.

En cas de retard dans la livraison, le chemin de fer fournira les indemnités suivantes :

1° Lorsque l'intérêt à la livraison en temps utile n'a pas été déclaré dans la lettre de voiture :

a) A défaut de preuve d'un dommage, un quart du prix de transport pour un retard ne dépassant pas cinq jours, et la moitié du prix de transport pour tout retard de plus de cinq jours.

b) La preuve d'un dommage étant fournie, le montant de celui-ci, jusqu'à concurrence du prix de transport.

2° Lorsqu'il y a eu déclaration de l'intérêt à la livraison en temps utile dans la lettre de voiture et sous la forme prescrite par les dispositions à émettre pour l'exécution de ce traité et moyennant payement de la prime y fixée :

a) A défaut de preuve d'un dommage, la moitié du prix de transport pour un retard ne dépassant pas cinq jours, et la totalité de ce prix pour tout retard de plus de cinq jours.

b) La preuve d'un dommage étant fournie, le montant de celui-ci, dans l'un et l'autre cas cependant jusqu'à concurrence seulement de la somme déclarée.

Art. 27<sup>a</sup>.

Le paiement de l'indemnité pleine et entière pourra être demandé dans tous les cas (voir art. 20, 25, 26, 27) où le dommage aurait pour cause un dol ou une faute grave de la part du chemin de fer.

Art. 27<sup>b</sup>.

Le réclamant sera en droit de demander des intérêts à raison de six pour cent de la somme fixée comme indemnité : pour pertes totales ou partielles et avaries, à partir du jour où la livraison aurait dû avoir lieu ; pour retards, à partir du jour où la livraison s'est faite.

Art. 27<sup>c</sup>.

Le chemin de fer ne répond point des objets qui, exclus du transport international ou admis seulement sous certaines conditions d'après



l'art. 1<sup>b</sup>, et les dispositions à émettre pour son exécution, auraient été remises au transport sous une fausse déclaration ou vis-à-vis desquels l'expéditeur n'aurait pas rempli les mesures de sûreté prescrites pour ces objets.

#### Art. 28.

Limite de la responsabilité.

La loi du lieu où se fait l'expédition décidera dans quelle mesure l'administration responsable en vertu de l'art. 16 peut se décharger en tout ou en partie de la responsabilité fixée dans les articles 18 à 27, en se fondant sur des règlements (tarifs spéciaux) approuvés expressément par l'expéditeur dans la lettre de voiture, ou sur des stipulations passées entre l'expéditeur et la gare expéditrice et mentionnées dans la lettre de voiture (art. 2<sup>o</sup>).

L'administration ne pourra néanmoins se décharger, en tout ou en partie, de sa responsabilité, s'il est prouvé que la perte, l'avarie ou le retard a eu pour cause une faute quelconque d'un des chemins de fer qui ont participé au transport ou d'un de ses employés.

#### V.

*Cas où l'action en indemnité est éteinte ensuite de réclamation tardive ou de prescription.*

#### Art. 29.

Réclamation omise au moment de la livraison.

La réception des marchandises sans réserve expresse de la part de l'ayant droit mentionné dans la lettre de voiture ou de celui qui agit ensuite de dispositions postérieures conformes à l'art. 10, — et le paiement des frais de transport légalement dus, éteignent toute action en indemnité pour perte totale ou partielle, avarie ou retard.

L'action n'est pas éteinte :

1<sup>o</sup> S'il est prouvé que la perte totale ou partielle, l'avarie de la marchandise ou le retard dans la livraison a pour cause le dol ou la faute grave d'une des administrations qui ont pris part au transport ou l'un de ses employés.

2<sup>o</sup> En cas de réclamation pour

#### Art. 28.

(Manque, voir articles 18<sup>a</sup> et 18<sup>b</sup>).

#### Art. 29.

Le paiement du prix de transport et des autres frais à la charge de la marchandise et la réception de la marchandise éteignent toute action contre le chemin de fer provenant du contrat de transport.

L'action n'est pas éteinte :

1<sup>o</sup> Si l'ayant-droit peut fournir la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute grave du chemin de fer.

2<sup>o</sup> En cas de réclamation pour

cause de retard, lorsqu'elle est faite dans le délai de huit jours à l'administration désignée comme responsable par l'art. 16.

3° En cas de réclamation pour avarie, diminution ou autres dommages, qui ne pouvaient être extérieurement constatés au moment de la livraison, pourvu que le déballage ait eu lieu aussitôt qu'il a été possible dans l'état ordinaire des choses, et que le fait du dommage ait été constaté en temps utile conformément à l'art. 14. En ce cas, le réclamant doit prouver que le dommage a été produit avant la livraison.

cause de retard, lorsqu'elle est faite dans un délai ne dépassant pas huit jours, non compris celui de la réception, à une des administrations désignées comme responsables par l'article 16.

3° En cas de réclamation pour défauts constatés conformément à l'article 14 avant l'acceptation de la marchandise.

4° En cas de réclamation pour dommages non apparents extérieurement, dont la vérification a eu lieu après l'acceptation, pourvu que le chemin de fer ou le Tribunal compétent (voir art. 14) ait été requis immédiatement après la découverte afin de constater le dommage et que la réclamation ait été adressée par écrit au chemin de fer dans un délai ne dépassant pas quarante-deux jours, non compris celui de la réception, et qu'en outre, il soit prouvé que le dommage s'est produit dans l'intervalle écoulé entre la remise au transport et la livraison.

Le destinataire sera libre de refuser la réception de la marchandise, même après réception de la lettre de voiture et paiement des frais de transport, aussi longtemps que les dommages dont il soutient l'existence n'auront pas été constatés conformément à sa réquisition. Les réserves faites lors de la réception de la marchandise ne sont d'aucun effet.

Si l'un ou l'autre de plusieurs objets désignés dans la lettre de voiture venaient à manquer lors de la livraison, le destinataire pourra exclure dans le récépissé (voir art. 10<sup>b</sup>) les colis non livrés, sous dénomination spéciale de ceux-ci.

#### Art. 30.

Effets de la déchéance du droit d'action en indemnité quand la réclamation n'a pas eu lieu en temps utile.

Les actions en indemnité qui sont éteintes conformément aux dispositions de l'art. 29 ne peuvent être reprises ni sous la forme d'une demande en justice quelconque, reconventionnelle ou autre, ni sous celle d'une exception (par exemple de compensation).

#### Art. 31.

Les réclamations éteintes conformément aux dispositions de l'art. 29 ne peuvent même être reprises ni sous la forme d'une demande reconventionnelle ni sous celle d'une exception.

**Art. 31.****Prescription des actions en indemnité.**

Les actions en indemnité ou exceptions, pour perte totale ou partielle, avarie de la marchandise ou retard dans sa livraison sont prescrites par un an, lorsque l'indemnité n'a pas déjà été fixée par un jugement, par une reconnaissance de l'administration ou par transaction, ou lorsqu'il n'y a pas déjà extinction de l'action en vertu de l'art. 29. La prescription est de cinq ans s'il s'agit d'une action en dommages-intérêts prévue à l'art. 29, n° 1.

La prescription court à partir du jour de la livraison, en cas d'avarie ou de perte partielle de la marchandise; elle court du jour où expire le délai de livraison, en cas de perte totale ou de retard dans la livraison.

La prescription est interrompue non-seulement par une demande en justice, mais encore par l'envoi d'une réclamation écrite de la part de l'expéditeur ou du destinataire à l'administration responsable en vertu de l'art. 16. La prescription est suspendue tant que cette réclamation n'est pas liquidée.

Si l'administration rejette la réclamation et si elle retourne en même temps au réclamant les pièces à l'appui qui lui avaient été remises (lettres de voiture, procès-verbaux, etc.), une nouvelle prescription court du jour de la réception de ces pièces. Cette prescription, d'un an ou de cinq ans, suivant le cas (voir alinéa 1), ne peut plus être interrompue que par l'introduction d'une action devant le Tribunal compétent conformément aux articles 16 et 17, alinéa 2.

**VI.*****Recours des Chemins de fer les uns contre les autres.*****Art. 32.**

Droit de recours de l'administration sur le réseau de laquelle l'accident ou la faute n'a pas eu lieu.

Lorsqu'une administration responsable en vertu de l'art. 16, et qui doit payer une indemnité en vertu des articles 18 et 31, peut fournir la preuve que ce n'est pas sur son ré-

**Art. 31.**

Les actions en indemnité ou exceptions pour perte totale ou partielle, avarie de la marchandise ou retard dans sa livraison, sont prescrites par un an, lorsque l'indemnité n'a pas déjà été fixée par une reconnaissance de l'administration, par transaction ou par un jugement. La prescription est de cinq ans s'il s'agit d'une action en dommages-intérêts prévue à l'art. 29, n° 1.

La prescription court à partir du jour de la livraison en cas d'avarie ou de perte partielle de la marchandise; elle court du jour où expire le délai de livraison, en cas de perte totale de la marchandise ou de retard dans la livraison.

La prescription de l'action ou de l'exception est interrompue non seulement par une demande en justice, mais encore par l'envoi d'une réclamation écrite, de la part de celui qui a le droit de disposer, à l'une des administrations responsables en vertu de l'art. 16.

Si l'administration rejette la réclamation et si elle retourne en même temps au réclamant les pièces à l'appui qui lui avaient été remises (lettres de voiture, procès-verbaux, etc.), une nouvelle prescription court du jour de la réception de ces pièces. Cette prescription, d'un an ou de cinq ans, suivant le cas, ne peut plus être interrompue que par l'introduction de l'action.

**Art. 32 à 34.**

L'administration qui a payé une indemnité en vertu des dispositions de ce traité, aura le droit d'exercer un recours contre les administrations qui ont concouru au transport,



seau que la faute a pu être commise ou que l'accident a pu survenir, elle a le droit d'exercer un recours contre l'administration qui la suit ou, suivant le cas, qui la précède immédiatement, pour tout ce qu'elle a payé, plus les intérêts et les frais.

Si l'administration ainsi actionnée peut prouver que l'accident n'a pu avoir lieu ou que la faute n'a pu être commise sur son réseau, elle a, de même, son recours contre l'administration qui, suivant les cas, la précède ou la suit.

Ces recours s'exercent ainsi d'administration à administration jusqu'à celle sur le réseau de laquelle la faute a été commise ou l'accident a eu lieu, ou tout au moins où il est possible que l'accident ou la faute aient eu lieu.

#### Art. 33.

Recours de l'administration sur le réseau de laquelle l'accident ou la faute peut avoir eu lieu.

Si une administration qui doit payer une indemnité conformément aux dispositions des articles 18 à 31, ou par suite d'un recours exercé contre elle en vertu de l'art. 32, ne fournit pas la preuve que la faute ou l'accident n'a pu avoir lieu sur son réseau, et si, d'un autre côté, il ne peut être prouvé que la faute ou l'accident a eu effectivement lieu sur son réseau, on doit, en ce cas, faire supporter l'indemnité par cette administration et par toutes celles sur le réseau desquelles la faute ou l'accident peut avoir eu lieu. Cette indemnité doit être payée proportionnellement à la longueur de chaque réseau sur lequel le transport a eu lieu.

#### Art. 34.

Recours dans le cas où diverses administrations ont participé au dommage causé.

Lorsqu'il résulte des recours exercés en vertu des articles 32 et 33 que le dommage qu'une administration a réparé en vertu des dispositions des articles 18 à 32 a eu pour cause une faute collective ou des accidents qui ont eu lieu sur des réseaux appartenant à plusieurs administrations différentes, l'indemnité doit

en raison des dispositions suivantes :

1° L'administration par la faute de laquelle le dommage a été causé, en est seule responsable.

2° Lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs administrations différentes, chaque administration répond du dommage causé par sa propre faute. Une telle distinction étant impossible selon les circonstances du fait, la part de l'indemnité à payer par chaque administration sera fixée proportionnellement au degré de son influence sur la naissance du dommage et, à défaut d'une entente à l'amiable, par libre arbitrage judiciaire.

Pour retard dans la livraison qui a eu pour cause une faute collective de plusieurs administrations, l'indemnité sera mise à la charge desdits chemins de fer proportionnellement à la durée du retard ayant eu lieu sur leurs réseaux respectifs.

3° S'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par la faute d'une ou de plusieurs administrations, toutes les administrations intéressées au transport, à l'exception de celles qui prouveront que le dommage n'a pas été occasionné sur leurs lignes, répondront du dommage proportionnellement au prix de transport que chacune d'elles aurait perçu conformément au tarif en cas de l'exécution régulière du transport.

En cas de recours (voir n° 2 et 3), il n'y aura pas de garantie solidaire entre plusieurs administrations intéressées au transport.

être mise à la charge de ces chemins de fer proportionnellement à l'étendue de leur faute ou, s'il n'y a pas de données suffisantes, proportionnellement à la longueur du réseau parcouru.

On devra aussi prendre en considération, dans la répartition de l'indemnité, le fait qu'une des administrations aurait, par des renseignements tardifs ou insuffisants, causé en tout ou en partie la condamnation en dommages-intérêts.

#### Art. 34<sup>a</sup>.

La demande en recours des administrations entre elles a pour base, *in quali et quanto*, la décision définitive rendue au procès principal contre l'administration exerçant le recours en indemnité, pourvu que l'instance ait été dûment dénoncée aux administrations à actionner par voie de recours.

#### Art. 34<sup>b</sup>.

Tant qu'un arrangement à l'amiable n'a pas eu lieu, toutes les administrations contre lesquelles l'ayant-droit veut exercer son recours doivent être actionnées dans une seule action judiciaire; la décision se fera dans une même procédure; le droit du recours contre les administrations non actionnées sera éteint.

Les administrations actionnées ne pourront exercer un recours ultérieur.

#### Art. 34<sup>c</sup>.

Il ne sera pas admis de poursuivre conjointement le recours en garantie et la demande principale en indemnité.

#### Art. 35.

(Manque ici, voir 36<sup>a</sup>).

#### Art. 35.

Conventions particulières.

• Sont réservées les conventions particulières que peuvent contracter entre elles les administrations suivant d'autres règles que celles contenues dans les articles 32 à 34, en particulier les conventions en vertu desquelles les administrations renoncent d'avance à tout recours pour des sommes de peu d'importance.

#### Art. 36.

For de l'action en garantie.

Toutes les actions judiciaires naissant d'un recours des administra-

#### Art. 36.

Pour les actions judiciaires naissant d'un recours, le tribunal du do-

tions les unes contre les autres doivent être portées devant le Tribunal compétent pour connaître de l'action principale en dommages-intérêts à teneur de l'art. 16. A défaut de conventions particulières (art. 35), la cause doit être jugée d'après les dispositions des articles 32 à 34.

(Voir art. 35).

#### Art. 37.

Procédure et dénonciation d'instance.

La procédure à suivre dans les recours en garantie est réglée par les lois de l'Etat dont dépend le Tribunal compétent en vertu des articles 16, 17, alinéa 1, et 36. — Les mêmes lois décident, en particulier, la question de savoir si les parties sont tenues de dénoncer l'instance afin de conserver leur droit de recours, et si elles sont tenues de joindre les actions en garantie avec le procès principal en indemnité par la voie de la dénonciation d'instance, ou si c'est seulement pour elles une faculté.

#### Art. 38.

Les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut par le Tribunal compétent en vertu des articles 16, 17, alinéa 1, et 36, sont exécutoires sur le territoire de tous les Etats signataires de la présente convention, lorsqu'ils sont devenus définitifs à teneur des lois applicables en vertu de l'art. 37.

micile de l'administration contre laquelle le recours s'exerce est exclusivement compétent.

Lorsque l'action est intentée contre plusieurs administrations, le tribunal exclusivement compétent est celui du domicile de l'administration à actionner la plus proche de la demanderesse.

#### Art. 36 \*.

Sont réservées les conventions particulières que peuvent contracter entre elles les administrations pour le recours, soit d'avance, soit en cas spécial.

#### Art. 37.

La procédure à suivre est réglée par les lois dont dépend le tribunal compétent, autant qu'il n'y a pas de disposition contraire dans le présent traité.

#### Art. 38;

Les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut par le tribunal compétent en vertu des dispositions de ce traité sont exécutoires sur le territoire de tous les Etats signataires du présent traité, lorsqu'ils sont devenus exécutoires à teneur des lois à appliquer par le juge compétent. Cette prescription ne s'applique pas à des jugements qui ne seraient que provisoirement exécutoires.



**Projet de dispositions à émettre pour l'exécution du traité réglant les transports internationaux de marchandises par chemins de fer émané des commissaires allemands.**

**§ 1. (Voir art. 1 b alinéa 2 du traité.)**

Sont exclus du transport :

Tous les objets sujets à l'inflammation spontanée ou à l'explosion, autant qu'ils ne sont pas énoncés expressément parmi les objets admis au transport sous certaines conditions.

Les objets désignés dans l'annexe I ne sont admis au transport que sous les conditions y énumérées; ils doivent être accompagnés de lettres de voiture spéciales ne contenant pas d'autres objets.

**§ 2. (Voir art. 2 du traité.)**

Sont obligatoires pour les lettres de voiture internationales les formulaires prescrits par l'annexe II.

Ces formulaires doivent être imprimés sur du papier blanc pour les marchandises voyageant en petite vitesse (voir le formulaire 1), et sur du papier rose foncé pour les expéditions en grande vitesse (voir le formulaire 2); ils doivent être revêtus, pour constatation de leur concordance avec les prescriptions respectives, du timbre d'un chemin de fer, ou d'un ensemble union de chemins de fer, du pays expéditeur.

La lettre de voiture dans toutes ses parties, soit imprimées soit écrites, devra être dressée dans la langue officielle des pays parcourus par le transport, pourvu que ces pays aient tous la même langue officielle; en cas contraire, dans la langue officielle de la station expéditrice et en outre en langue allemande ou française.

Les parties du formulaire encadrées de lignes d'impression pleine doivent être remplies par les administrations, les autres par l'expéditeur.

Ne pourront être réunis dans la même lettre de voiture plusieurs objets, à moins que leur nature ne permette de les charger sans préjudice avec d'autres marchandises et que les prescriptions de douane, d'octroi ou de police ne s'y opposent pas.

Les marchandises dont le chargement et le déchargement incombent à l'expéditeur et au destinataire devront être accompagnées de lettres de voiture spéciales ne comprenant point d'autres objets.

En outre le bureau expéditeur pourra demander qu'il soit dressé une lettre de voiture spéciale pour chaque wagon complet.

**§ 3. (Voir art. 3, alinéa 3 du traité.)**

Lorsque les objets désignés au § 1, alinéa 1 et dans l'annexe I sous les numéros 1 à 18 sont remis au transport sous une fausse déclaration ou que les prescriptions de sûreté données dans l'annexe I relativement aux numéros 1 à 18 ne sont pas observées lors de la remise, l'amende à payer sera de 12 marks (15 francs) par kilogramme du poids brut.

Dans tous les autres cas l'amende prévue dans l'art. 3 de la convention pour fausse déclaration du contenu d'une expédition sera du double prix de transport à payer depuis le point de départ jusqu'au lieu de destination.

Lorsque le poids d'un wagon complet est déclaré inférieur de plus de 3 0/0 du poids véritable, l'amende à payer s'élève au décuple et, en cas de surchargement du wagon de plus de 5 0/0 de son port, au vingtuple de la différence du prix de transport.

**§ 4. (Voir art. 5 du traité.)**

La déclaration prévue dans l'art. 5 de la convention devra se faire conformément au formulaire ci-annexé (voir l'annexe III.)

## § 5. (Voir art. 8 a du traité.)

Le maximum des remboursements est de 800 marks (1,000 francs) sur chaque lettre de voiture.

## § 6. (Voir art. 9 du traité.)

Les délais de livraison ne pourront pas dépasser les délais maxima suivants :

(a) Pour la grande vitesse :

1° Délai d'expédition..... 1 jour.  
2° Délai de transport, par fraction indivisible de 250 kilomètres. 1 jour.

(b) Pour la petite vitesse :

1° Délai d'expédition..... 2 jours.  
2° Délai de transport, par fraction indivisible de 250 kilomètres 2 jours.

Lorsque les marchandises passent d'un réseau voisin, les délais de transport seront calculés sur la distance totale entre le point de départ et le lieu de destination, tandis que les délais d'expédition n'entreront en compte qu'une seule fois, quel que soit le nombre des lignes différentes parcourues.

Les lois et règlements valables pour les différents chemins de fer respectifs auront à statuer dans quelle mesure les administrations de chemins de fer sont libres de fixer des délais supplémentaires pour les jours de foire et pour les époques de trafic extraordinaire

Le délai de livraison prend cours à partir de l'heure de minuit après l'acceptation de la marchandise avec la lettre de voiture. Le délai est observé si, dans les limites du délai, la marchandise a été remise ou l'arrivée en a été notifiée au destinataire ou à telle personne autorisée à la recevoir en conformité des dispositions valables sur le réseau de l'administration chargée de la livraison.

Les délais de livraison cessent de courir pendant la durée des formalités en douane, octroi ou police, ainsi que pendant toute interruption du trafic empêchant de commencer ou de continuer le transport par voie ferrée et ne résultant pas d'une faute imputable au chemin de fer.

Lorsque le dernier jour du délai de livraison tombe un dimanche ou un jour de fête, le délai n'expire que le jour ouvrier qui suit immédiatement.

## § 7. (Voir art. 18 b du traité.)

Le taux pour déchet régulier en poids est de 2 0/0 pour les marchandises remises à l'état humide et pour les marchandises sèches désignées ci-après :

Bois de teinture râpés et moulus.

Ecorces.

Racines.

Bois de réglisse.

Tabac haché.

Graisses.

Savons et huiles fermes.

Fruits frais.

Feuilles de tabac fraîches.

Laine.

Peaux.

Fourrures.

Cuir.

Fruits séchés ou cuits.

Tendons d'animaux.

Cornes et onglons.

Os (entiers et moulus.)

Poissons séchés.

Houblon et mastic frais.

Le taux est de 4 0/0 pour toutes les autres marchandises sèches de l'espèce désignée à l'art. 18 (b) du traité.

## § 8. (Voir art. 27 de la convention.)

La déclaration d'une valeur représentant l'intérêt à la livraison en temps utile devra être inscrite en toutes lettres à la place réservée pour ce but sur la lettre de voiture.

La prime pour la déclaration d'une valeur représentant l'intérêt à la livraison en temps utile ne pourra dépasser 4 pfenning (5 centimes) par 20 marks (25 francs) de la somme déclarée et pour 200 kilomètres par fractions indivisibles.

Le minimum à percevoir sera de 40 pfenning (50 centimes.)

### Liste des objets admis au transport sous certaines conditions.

Sont admis au transport sous certaines conditions :

1. L'éther, le chloroforme, l'essence de mirban (nitrobenzine), le naphte, les gouttes ou l'esprit d'Hoffmann, le collodion, le sulfure de carbone, l'esprit de bois (épuré et non épuré), l'alcool et le trois-six.

2. La chaux d'épuration des fabriques de gaz (chaux verte.)

3. Le chlorate de potasse et l'acide picrique pur.

4. Les acides minéraux de toutes espèces, les résidus des raffineries d'huile, la soude caustique liquide, la lessive de soude et la potasse caustique liquide, ainsi que les vases qui ont servi à leur transport; de même les vernis, les couleurs au vernis, les sucs, les huiles essentielles et les huiles grasses, l'esprit de vin et autres spiritueux non dénommés au n° 1 ci-dessus, lorsque ces substances sont transportées en ballon, ainsi que le brôme.

5. L'essence de térébentine, l'huile de goudron (hydrocarbure), l'huile de schiste, la camphine, le photogène, la pinoline, l'huile de houille légère (benzine), la ligroïne (naphte de pétrole), la graisse minérale et autres substances analogues, ainsi que les vases qui ont servi à leur transport; toutes les huiles répandant de mauvaises odeurs ainsi que l'alcali volatil.

6. Les allumettes chimiques (bougies, allumettes en bois, amadou), les mèches de sûreté (cordes de mineurs), si ces mèches consistent en un tuyau mince et compacte contenant une quantité relativement faible de poudre, les extincteurs de Bucher, renfermés dans des étuis de fer blanc.

7. Le phosphore.

8. La laine et les déchets de laine, de drap, de filatures de coton et de fil de coton; le lin, le chanvre, l'étaupe, les chiffons et matières ou étoffes analogues lorsqu'elles sont graissées, la laine artificielle, la laine de Mungo ou de Shoddy, les mailles de tisserands, les mailles de corps et la ficelle de lisse.

9. Le pétrole à l'état brut ou épuré, l'essence de pétrole (naphte), ainsi que les vases qui ont servi à leur transport.

10. Les pétards à l'usage des chemins de fer.

11. Les capsules, les culots pour cartouches et les cartouches métalliques.

12. Les produits arsénicaux tels que l'acide arsénieux (fumée arsénicale coagulée), sulfure d'arsenic jaune (orpiment), sulfure d'arsenic rouge (réalgar), l'arsenic natif (cobalt arsénical écaillé ou pierre à mouches) etc., etc., et les autres matières vénéneuses.

13. Le noir de fumée.

14. La levûre liquide ou solide.

15. La pâte de bois sèche.

16. Les peaux fraîches, les graisses, les tendons, les os et autres articles répandant des odeurs fétides et nauséabondes.

17. La soie fortement chargée à l'état de cordonnet, de soie souple, de bourre de soie et de soie chape, en écheveaux.

18. Le charbon de bois moulu ou granulé, fraîchement calciné.

19. Le foin, le roseau (non compris le jonc des Indes), l'écorce, la paille (y compris la paille de riz et de lin) et la tourbe : sans emballage.



20. Les marchandises dont le chargement ou le transport présenteraient, de l'avis de l'administration expéditrice, des difficultés particulières.

Les objets ci-dessus énumérés ne sont admis au transport que sous les conditions suivantes :

Pour le n° 1. L'éther, le chloroforme, l'essence de mirban (nitro benzine), le naphte, les gouttes ou l'esprit d'Hoffmann et le collodion, doivent être remis dans un double emballage, de façon à ce que les bouteilles en verre, contenant les liquides, soient placées dans de fortes caisses de bois et soigneusement entourées de son ou de sciure de bois. Si ces produits sont transportés dans de solides bonbonnes, celles-ci n'en pourront contenir plus de 35 kilogrammes, et devront être placées, après avoir été entourées d'un emballage suffisant, dans de solides paniers bien fermés à l'aide de couvercles.

Les transports de sulfure de carbone s'effectuent exclusivement en wagons ouverts sans bâches et seulement :

a. Dans des vases de tôle très solides, bien rivés et soudés aux joints et ne pouvant contenir plus de 500 kilogrammes au maximum;

b. Dans des vases cylindriques en zinc, renforcés par des cercles en fer soudés autour de leurs bases, ou dans des pots en tôle galvanisé. Les vases et pots de cette espèce ne pourront contenir plus de 50 kilogrammes et devront être emballés dans des paniers ou fixés dans des caisses avec du son ou de la sciure de bois;

c. Dans des vases en verre fixés dans des caisses en fer blanc au moyen de son ou de sciure de bois.

L'esprit de bois épuré ou non épuré, l'alcool ainsi que le trois-six ne sont admis au transport qu'en fûts ou dans des vases en verre ou en fer blanc, fermés et emballés suivant les prescriptions énoncées ci-dessus pour l'éther, etc.

Pour le n° 2. La chaux d'épuration des fabriques de gaz (chaux verte) n'est transportée qu'en wagons ouverts.

Pour le n° 3. Le chlorate de potasse doit être soigneusement emballé dans des tonneaux ou dans des caisses étanches tapissés de papier à l'intérieur. L'acide picrique pur n'est admise au transport que sur la présentation d'un certificat à délivrer par un chimiste compétent et constatant la pureté et l'innocuité de l'acide.

Pour le n° 4. Les ballons contenant des acides minéraux (acide sulfurique, huile de vitriol, acide muriatique, acide nitrique, eau forte, etc.) doivent être bien emballés et placés dans des caisses solides, conditionnées de manière à pouvoir être facilement maniées (les paniers tressés peuvent également servir à cet usage). On peut en refuser l'admission au transport, si l'emballage n'est pas soigneusement fait et que les caisses ou vases ne soient pas conditionnées de manière à être facilement maniables.

Les bonbonnes ou flacons contenant de l'acide nitrique rutilant doivent être fixés dans des caisses au moyen de terre infusoire ou d'une autre substance terreuse sèche, d'un volume égal au moins à celui du contenu des ballons ou flacons.

Les acides minéraux doivent toujours être chargés séparément et ne peuvent jamais entrer dans un wagon contenant d'autres produits chimiques.

Pour le n° 5. L'huile de goudron (hydro-carbure) et autres substances analogues contenues dans des vases de fer blanc ou dans des ballons en verre non clissés, ne seront acceptées au transport qu'autant qu'elles seront emballées dans des paniers. Le transport de l'essence de térébenthine et des autres essences répandant de mauvaises odeurs n'est effectué qu'en wagons ouverts.

Pour le n° 6. Les allumettes chimiques, les mèches de sûreté, ainsi que les mèches de mineurs, doivent être renfermées soigneusement dans des caisses en tôle très solide ou dans de fortes caisses en bois dont le volume n'excède pas 1, 2 mètre cube; l'emballage doit être fait avec soin de manière à ce qu'il ne laisse pas de vides dans les caisses. Le contenu doit être indiqué extérieurement d'une manière très visible.

Les extincteurs de Bucher ne seront admis au transport que renfermés dans de petites caisses d'une contenance de 6 à 10 kilogrammes, tapissées à l'intérieur de papier, et renfermées elles-mêmes dans des caisses, également garnies intérieurement de papier.

Pour le n° 7. Le phosphore doit être renfermé dans des boîtes en fer blanc bien soudées et remplies d'eau, d'une capacité maximum de 6 kilogrammes. Ces boîtes seront à leur tour fortement fixées au moyen de sciure de bois, dans de fortes caisses recouvertes de toile grise et munies, à deux arêtes supérieures opposées, d'anses solides. Ces caisses dont le poids ne pourra dépasser 25 kilogrammes devront porter extérieurement d'une manière très visible les mots : « phosphore » et « dessus. »

Pour le n° 8. Les marchandises ci-indiquées ne devront être expédiées que dans des wagons ouverts. Toutefois, il sera loisible à l'expéditeur de faire bâcher les wagons.

La lettre de voiture devra indiquer si les marchandises sont graissées ou non. En l'absence d'une indication de ce genre, les marchandises seront considérées comme graissées et le chargement en aura lieu en conséquence.

Pour le n° 9. Le pétrole et l'essence de pétrole (naphte) ne sont acceptés au transport que dans des fûts très solides et bien construits ou dans des vases en fer blanc placés dans de fortes caisses remplies de son ou de sciure de bois, ou encore dans des vases en fort fer blanc à base carrée de 21 centimètres de largeur et de longueur, sur 31 centimètres de hauteur. Ces vases doivent être renfermés deux à deux, dans de fortes caisses en planches de 0,013 m. d'épaisseur et s'adaptant de manière à rendre impossible le moindre mouvement. Le transport n'en a lieu qu'en wagons ouverts. Si les formalités en douane devaient exiger l'emploi de wagons bâchés et plombés, l'expédition serait refusée.

Pour le n° 10. Les pétards doivent être solidement emballés avec des rognures de papier, de la sciure de bois ou du plâtre, ou fixés solidement et isolément par tout autre moyen, de manière à ce qu'ils ne puissent ni se toucher, ni se heurter à un autre corps. Les caisses destinées à les recevoir doivent être construites en planches d'une épaisseur d'au moins 0,026 m., assemblées en rainures et retenues au moyen de vis à bois. Elles doivent être rendues étanches et enfermées dans une seconde caisse qui ne pourra présenter un volume supérieur à 0,06 mètre cube.

L'acceptation au transport n'aura lieu qu'autant que la lettre de voiture portera le certificat officiel que l'emballage réunit les conditions prescrites.

Pour le n° 11. Les capsules, culots de cartouches et cartouches métalliques, doivent être soigneusement emballés dans des caisses ou tonneaux solides portant d'une manière apparente l'inscription « capsules », etc.

Pour le n° 12. Les produits arsénieux, tels que l'acide arsénieux (fumée arsénicale coagulée), l'arsénic sulfuré jaune (orpiment), l'arsénic rouge (réalgar), l'arsénic natif (pierre à mouches), etc., ne sont admis au transport qu'emballés dans des tonneaux ou caisses doubles. Les fonds des tonneaux devront être assujettis au moyen de cercles de sûreté fixés en dedans des douves, et les couvercles des caisses, au moyen de cercles ou de bandes en fer. Les tonneaux intérieurs seront confectionnés en bois sec et résistant et tapissés intérieurement de toile ou d'un autre tissu compacte analogue.

Chaque colis devra porter en caractères noirs lisibles, peints à l'huile, l'inscription : « Arsenic (Poison) ».

Les autres préparations métalliques contenant du poison (couleurs métalliques vénéneuses, sels métalliques vénéneux, etc.), et notamment les préparations mercurielles, telles que le sublimé, le calomel, le précipité blanc et rouge, le cinabre, les sels et couleurs de cuivre, tels que le sulfate de cuivre, le vert de gris, les couleurs de cuivre vertes et bleues; les préparations de plomb, telles que : la litharge (massicot), le minium, l'acétate de plomb (sucre de Saturne) et autres sels de plomb; le blanc de céruse et autres couleurs à base de plomb; la cendre d'étain et d'antimoine ne pourront être remises au transport qu'autant qu'elles sont contenues dans des caisses ou tonneaux solides,

construits en bois sec et résistant et pourvus de cerces de sûreté ou de bandes de fer. Ces emballages devront être conditionnés de manière à empêcher que par les secousses, chocs, etc., inévitables pendant le transport, les matières puissent s'échapper en poussière à travers les joints.

Pour le n° 13. Le noir de fumée n'est admis au transport que dans des tonnelets emballés dans de petits paniers solides ou dans des barils doublés à l'intérieur de papier imbibé de silicate de soude (verre-soluble).

Pour le n° 14. La levûre, tant liquide que solide, n'est admise au transport que dans des vases non hermétiquement fermés.

Pour le n° 15. La pâte de bois sèche n'est admise au transport qu'en wagons ouverts, soigneusement bâchés.

Pour le n° 16. Les objets de ce genre énumérés ci-dessus ne sont admis au transport par charges incomplètes, qu'autant qu'ils sont convenablement emballés. En vrac ils ne seront admis que par chargement complet de wagons.

Pour le n° 17. Le cordonnet de soie, la soie souple, la bourre de soie et la soie chape en échevaux, fortement apprêtés, ne sont admis au transport que renfermés dans des caisses. Si la hauteur intérieure des caisses est supérieure à 12 centimètres, les différentes couches de soie doivent être séparées les unes des autres par des vides de 2 centimètres obtenus au moyen de treillages de bois formés de lattes carrées de 2 centimètres, placées à distance de 2 centimètres, et retenues aux extrémités par des lattes transversales. Les parois latérales des caisses doivent être percées de trous d'une largeur de 1 centimètre au moins, et correspondant avec les vides entre les lattes de manière à ce qu'on puisse passer une tige à travers les caisses. Afin de maintenir les trous intacts, les deux bords des caisses doivent être pourvus extérieurement d'une latte.

La lettre de voiture devra indiquer si la soie présentée au transport consiste en un des articles spécifiés ci-dessus. A défaut d'une indication de ce genre, la marchandise sera considérée comme se trouvant dans les conditions de l'un de ces articles et sera assujettie aux mêmes prescriptions d'emballage.

Pour le n° 18. Le charbon de bois moulu ou granulé, fraîchement calciné, n'est admis au transport que dans des vases en tôle solide et hermétiquement fermés ou dans des barils (dits américains) hermétiques et construits de plusieurs couches de carton verni très fort et dur. Les bases des barils devront être pourvues de cerces en fer, les fonds en bois dur et tourné devront être vissés aux cerces au moyen de vis à bois. Les joints devront être tapissés soigneusement à l'intérieur de bandes de papier ou de toile.

La lettre de voiture devra indiquer si le charbon de bois a été récemment calciné. En l'absence d'une indication de ce genre, la marchandise sera considérée comme étant de cette catégorie et elle sera assujettie aux prescriptions d'emballage indiquées ci-dessus.

Pour le n° 19. Le foin, le roseau (non compris le jonc des Indes), l'écorce, la paille, y compris la paille de riz et de lin, et la tourbe, remis en vrac, ne seront admis au transport que dans des wagons soigneusement bâchés et à la condition que les expéditeurs et les destinataires en opéreront eux-mêmes le chargement et le déchargement.

Pour le n° 20. Quant aux marchandises dont le chargement et le transport présenteraient, de l'avis de l'administration expéditrice, des difficultés extraordinaires, l'expédition pourra être subordonnée à des conditions à convenir dans chaque cas spécial.



Timbre de Contrôle.	<h2 style="text-align: center; margin: 0;">Lettre de voiture internationale</h2> <p>(Formulaire 1) <b>PETITE VITESSE</b> (papier blanc).          (Formulaire 2) <b>GRANDE VITESSE</b> (rose foncé).</p>	Timbre de la station d'ARRIVÉE.
N°..... Propriétaire..... N°..... Propriétaire.....	} des wagons	
N°..... Poste.....	} de la feuille de route	
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <b>Monsieur</b> .....  <b>à</b> .....  <b>Station</b> .....  <b>du chemin de fer</b> .....         </div> <div style="width: 45%;"> <b>Voie de transport, le cas échéant.</b> .....            .....            .....         </div> </div>		

Vous recevrez les Marchandises détaillées ci-après aux conditions du traité international et des dispositions émises pour son exécution ainsi qu'à celles des règlements et tarifs des chemins de fer respectifs ou des unions de chemins de fer, qui sont applicables au présent envoi.

Marque et Numéros	NOMBRE	Nature de l'emballage.	DÉNOMINATION des MARCHANDISES	POIDS brut réel en kilogr.	POIDS arrondi pour le calcul des frais de transport en kilogramm <sup>e</sup>	Déclaration pour l'accomplissement des formalités en douane, octroi ou police; intermédiaire; indications de documents et d'autres annexes, y compris les plombages. Autres déclarations prévues par les lois ou règlements respectifs.

Valeur déclarée pour la responsabilité limitée du chemin de fer.

Somme déclarée représentant l'intérêt à la livraison.

en toutes  
lettres

Timbre de la station de Départ

Timbre du pesage

....., le ..... 18.....

(SIGNATURE ET ADRESSE DE L'EXPÉDITEUR).

## ANNEXE II.

Déclaration de port  
payé par l'expéditeur }

TOTAL DES	Débours	en toutes lettres	
	Rembourse- ments		

Détail des débours et des remboursements		MONTANT			

Frais perçus.	NOTE	UNITÉ de taxe pour 100 kilogrammes.	A percevoir.			
	Débours.....					
	Remboursements.....					
	Provision.....					
	Frais de transport jusqu'à.....					
	Taxe supplémentaire pour la déclara- tion représentant l'intérêt à la livraison.....					
	Frais de transport jusqu'à.....					
	Taxe supplémentaire pour la déclara- tion représentant l'intérêt à la livraison.....					
	Frais de transport jusqu'à.....					
	Taxe supplémentaire pour la déclara- tion représentant l'intérêt à la livraison.....					

N. B. — Les timbres des stations de TRANSIT sont à apposer dans leur ordre au revers de la NOTE.

## ANNEXE III.

## D É C L A R A T I O N

Le bureau de marchandises du chemin de fer.....  
à ..... a, sur ma (notre) demande, accepté  
au transport par chemin de fer en destination de .....  
les marchandises ci-après désignées et portant les marques suivantes, ainsi  
qu'il résulte de la lettre de voiture en date de ce jour.....  
savoir :

.....

.....

.....

Je (Nous) déclar      formellement par la présente que ces marchandises  
ont été remises au transport  
sans emballage

.....\*)

avec un emballage défectueux notamment :

.....

.....

.....

et qu'il en est fait mention dans la lettre de voiture du

le ..... 18.....

\*) Sera à rayer, selon le conditionnement de la marchandise ou « sans emballage »  
ou « avec un emballage défectueux, notamment. »

Lorsqu'il s'agit d'une expédition se composant de plusieurs colis, la déclaration ne  
doit porter que sur ceux de ces colis qui seront remis au transport sans emballage ou avec  
un emballage défectueux.



**Mémoire concernant le projet d'un Traité réglant les transports internationaux de marchandises par chemins de fer émané de commissaires allemands.**

Le Conseil fédéral suisse ayant proposé d'établir un droit international pour les transports par voies ferrées, a bien voulu élaborer, à la demande de plusieurs Gouvernements, un programme complet et détaillé en forme d'avant-projet d'une Convention réglant les transports internationaux par chemins de fer, accompagné d'un mémoire justificatif. Ces pièces ont été communiquées à chacun des hauts Gouvernements intéressés à cette question.

Conformément aux négociations préliminaires, le projet en question n'a pour but que de servir de base formelle aux débats de la Conférence projetée et ne sera d'aucun préjudice ni pour l'étendue ni pour le contenu des dispositions à établir d'un commun accord. C'est sous ces points de vue que le projet a été soigneusement examiné par une Commission composée de Membres des départements respectifs de l'Empire allemand. Le résultat de cette appréciation est déposé dans les annexes A et B.

Voici les principes qui ont servi de base à ces élaborations :

**I. — Portée, forme et matière des dispositions à établir.**

(Voir les nos I et II du mémoire suisse.)

Quant à la portée des dispositions à établir de commun accord, on adhère à l'avis du mémoire suisse, portant que ces stipulations ne doivent s'appliquer qu'au trafic international et qu'il reste loisible à la législation de chaque pays contractant de régler ou non le droit interne d'après des principes analogues. De même, on a jugé indispensable de fixer non-seulement les conditions matérielles pour l'application du droit de transport international, mais encore de prescrire une forme extérieure perceptible au premier coup d'œil, pour la conclusion du contrat de transport international, afin de le distinguer nettement du contrat de transport interne.

Quant au premier point de vue, on accepte notamment le cadre de la Convention à établir et la disposition générale et sa matière, sauf deux modifications essentielles :

1° On juge utile et conforme à ce qui est d'usage dans les cas analogues, de distinguer deux catégories de dispositions, savoir :

A. Des dispositions plus ou moins permanentes, qui contiendront l'essentiel de la Convention projetée et qui seront réservées pour la plupart des pays à la sanction des pouvoirs législatifs.

B. Des stipulations plus ou moins transitoires, contenant des règles à adapter aux exigences du trafic et qui, à l'ordinaire, n'auront besoin que de la sanction du pouvoir exécutif.

Dans le projet allemand, les stipulations de la première catégorie (A) font partie du Traité, celles de la seconde catégorie (B) sont réservées aux dispositions à établir pour l'exécution du Traité.

2° On a jugé essentiel et conforme à la nature du contrat de transport international que, pour toute l'étendue de son domaine (c'est-à-dire pour le trafic international et toute réserve faite du droit interne des Etats contractants), cette Convention soit régie par le même droit matériel.

Il est vrai que dans certains cas il sera nécessaire de se reporter au droit de la station expéditrice ou destinataire, mais selon l'avis des commissaires allemands, il faudra restreindre ces cas à certains points qui ne touchent que de loin l'essence du contrat de transport, notamment à ceux qui ne sauraient être séparés des institutions ou formalités locales ou des dispositions des différents tarifs. La latitude dans laquelle l'avant-projet suisse admet les lois particulières rendrait non-seulement la matière du contrat de transport international difficile à reconnaître pour le public et les administrations, mais elle aurait encore l'inconvénient de mettre une grande partie de la Convention à la discrétion des Etats contractants, ce qui serait contraire aux premiers principes du droit de

contrat. On ne saurait objecter sérieusement qu'il est trop difficile d'établir des principes uniformes. Il résulte au contraire d'une comparaison des principales législations des Etats européens qu'il y a aujourd'hui même une grande ressemblance entre les maximes principales du droit de transport dans la plupart des pays de l'Europe; ce qui fait espérer qu'un accord n'est pas impossible sur des bases uniformes.

## II. — Droit à prendre pour base des dispositions à établir.

Quant à la matière des dispositions, celles du droit français, notamment celles du Titre VI, Section III du Code de commerce traitant du voiturier, sont à considérer comme la base de presque toutes les législations modernes sur le droit de transport par chemins de fer. Il faudra donc en tenir compte en premier ordre. Toutefois on ne saurait perdre de vue que les dispositions respectives de ce Code, peu détaillées du reste, datent d'un temps où il n'y avait pas encore de voies ferrées, et que l'application de ces principes au droit commercial des chemins de fer est, sous bien des rapports, très contestée tant en doctrine qu'en pratique judiciaire (1).

D'un autre côté, le droit commercial allemand, basé lui-même sur le droit français, est non-seulement admis presque sans modification en Autriche-Hongrie, mais il sert encore de droit commun à une grande partie de l'Europe centrale sous la forme du règlement d'exploitation de l'association « Verein » de chemins de fer allemands, lequel a servi de base à d'autres règlements pour un grand nombre de services directs dans le trafic international.

Entre les deux droits il n'y a guère de différences qui ne soient conciliables. Bien plus, les dispositions du droit allemand se conforment sous beaucoup de rapports, soit aux dispositions du Code de commerce français même, soit au droit qui, au moyen de la jurisprudence et par des ordonnances, s'est formé sur la même base commune dans les pays où le droit français est en vigueur. Le projet suisse est également basé en majeure partie sur ces mêmes principes. Dans tous les points où il s'en écarte sans nécessité visible et urgente, le projet allemand tend à le ramener aux bases générales sus-mentionnées.

D'ailleurs, ce dernier projet n'a pour but de proposer que des dispositions éprouvées dans le susdit domaine international du droit allemand et qui sont de nature à pouvoir être généralement adoptées. Aussi ce projet renonce-t-il dès l'abord à proposer des dispositions qui pourraient rencontrer des difficultés essentielles dans les pays de droit français.

## III. — Conclusion, forme et contenu du contrat de transport international.

(Voir n° III du mémoire suisse.)

L'art. 1 du projet suisse contient des dispositions combinées concernant les questions de savoir :

1° Quelles sont, en général, les conditions sous lesquelles un contrat de transport international pourra être conclu ?

2° Jusqu'à quel point, ces conditions étant remplies, le chemin de fer doit-il être tenu d'accepter les marchandises au transport dans le trafic international ?

Les commissaires allemands ont cru devoir séparer ces deux questions et de même traiter séparément la question ultérieure y relative : jusqu'à quel point il sera loisible d'établir, à côté du Traité d'état international, des stipulations spéciales soit de règlements, soit de tarifs ou de contrats privés.

C'est à ces points de vue que l'art. 1<sup>er</sup> établit d'abord en général les limites et les conditions de la mise en vigueur de la Convention internationale, ce qui a eu lieu également pour les points essentiels à l'art. 1, alinéa 1<sup>er</sup> du projet suisse.

(1) Voir Sarrut, *Législation et Jurisprudence sur le transport des marchandises par chemins de fer*. Paris, 1874, et Béderride, *des Chemins de fer au point de vue du transport des voyageurs et des marchandises*. Paris, 1876.

Seulement, afin de ne pas exclure du Traité les chemins de fer d'une largeur de voie différente et dont le transport s'exécute au moyen de trajets, on a cru devoir rayer du nombre des conditions énoncées dans le projet suisse celle qui exige que les chemins de fer respectifs soient reliés entre eux par une ligne de rails non interrompue.

D'ailleurs, on est d'avis que les transports qui ne sont soumis qu'en partie aux dispositions de la Convention internationale, — dans le cas où la station expéditrice ou destinataire n'appartient pas au territoire de la Convention, — ne pourront être expédiés sur la base de la lettre de voiture internationale que dans les limites de ce territoire et auront besoin d'une autre lettre de voiture, soit à leur entrée soit à leur sortie.

L'art. 1<sup>b</sup> a pour but de délimiter le territoire de la Convention au point de vue des objets à transporter. Il va sans dire que le transport des voyageurs et de leur bagage est exclu de la Convention par la teneur même de l'art. 1<sup>a</sup>. Par contre, on a jugé nécessaire d'exclure expressément tous les objets portant caractère de marchandises ou traités comme tels dans les tarifs de beaucoup de chemins de fer, auxquels, pour des raisons quelconques, les dispositions de la Convention ne sont pas applicables. L'art. 1<sup>b</sup> désigne dans l'alinéa 1<sup>er</sup> les objets de ce genre, dont la Conférence pourra augmenter ou diminuer à son gré le nombre. L'alinéa 2 contient une autre série d'objets, savoir ceux qui, dans l'intérêt public et à raison de leur nature particulière, ne se prêtent point au transport ou ne s'y prêtent que sous certaines conditions. Il ne sera pas difficile d'établir un accord général sur ce point.

La liste des dispositions exécutoires (voir B, § I et annexe I), laquelle est empruntée au règlement du « Verein » des chemins de fer allemands, n'a pas la prétention d'être complète ni définitive. D'ailleurs les dispositions en question devront subir une révision continuelle au fur et à mesure des progrès de l'industrie et selon les exigences du trafic.

L'art. 1<sup>c</sup>, conçu en vue du maintien de l'uniformité du droit de transport international, règle le rapport des dispositions soit réglementaires, soit de tarif, fixées par les chemins de fer ou les unions respectives, vis-à-vis du traité international, et des dispositions à émettre pour son exécution.

L'art. 1<sup>d</sup>, tenant compte de ce qui est dit plus haut, n° I, 2, remplace l'article 1, alinéa 2 de l'avant-projet suisse par des règles positives et unitaires. Comme les propositions de cet article s'accordent pour l'essentiel avec le Code de commerce allemand (voir art. 422) et qu'elles sont conformes à des principes de droit généralement reconnus, elles ne sauraient rencontrer des objections sérieuses.

L'art. 2, en ce qui concerne le contenu de la lettre de voiture, adopte en général le projet suisse. Pour les différences, voir les observations suivantes sur les points respectifs.

En égard à ce qui est expliqué ci-dessus n° I, 2, il a paru indispensable d'établir, pour la forme et la teneur de la lettre de voiture, l'uniformité prévue éventuellement par le projet suisse. Le formulaire proposé dans le § II et dans l'annexe II des dispositions pour l'exécution du Traité (voir B), est emprunté au modèle tout récemment adopté en Allemagne et en Autriche-Hongrie sur la proposition de l'association « Verein » des chemins de fer allemands.

Quoi qu'on en pense en détail, il sera indispensable d'adopter un même formulaire quel qu'il soit, afin qu'au simple aspect de la lettre de voiture il soit possible de reconnaître s'il y a lieu ou non d'appliquer les règles de la Convention internationale (voir le mémoire suisse du n° II, dernier alinéa).

De plus il a paru nécessaire de donner certaines prescriptions pratiques pour la langue du formulaire et son usage ultérieur.

Dans l'art. 3, à l'exemple des règlements allemands et d'un grand nombre de règlements internationaux, on recommande d'ajouter aux dispositions du projet suisse des prescriptions portant des amendes pour le cas de fausse déclaration du contenu ou d'indication d'un poids inférieur au poids véritable.



Ces prescriptions ont pour but de mettre les chemins de fer à l'abri de pareils abus, sans leur imposer la preuve, souvent difficile, d'un dommage survenu.

Dans l'art. 4, en ce qui concerne l'effet de l'apposition du timbre de la station expéditrice, on propose une rédaction différente de celle du projet suisse, et cela afin d'éviter l'interprétation adoptée dans le mémoire à l'appui, n° II, alinéas 5 et 6, suivant laquelle l'apposition du timbre du chemin de fer est essentielle pour la conclusion du contrat international. En effet, il serait difficile de comprendre pour quelle raison la non-apposition par méprise du timbre du chemin de fer — chose si fréquente — dût avoir pour conséquence que le transport effectué sur la base d'une lettre de voiture internationale ne fût pas jugé d'après le droit interne.

Les changements proposés pour l'art. 5, ne touchent guère que la rédaction. Du reste, il a paru convenable de prescrire une forme exacte pour la déclaration en question (voir B. § 4 et annexe III) et d'exiger de plus qu'il soit dressé une déclaration conforme à l'usage des chemins de fer.

L'art. 6 du projet suisse impose, du moins en partie, aux chemins de fer des devoirs qu'ils ne seraient guère en état de remplir et qui n'ont rien de commun avec les obligations du voiturier. On a proposé d'éliminer ces rigueurs et d'établir sous ce rapport des règles qui concilient l'intérêt public et l'équité.

#### IV. — Frais de transport, remboursement et délais de livraison.

(Voir mémoire n° IV, 4 et 5 du mémoire suisse.)

Quant au calcul des taxes de transport, on a jugé convenable d'énoncer expressément un principe adopté généralement, surtout dans les pays de droit français, à savoir que les taxes de transport ne seront calculées que conformément aux tarifs publiés. Pour le reste, on accède au principe énoncé dans le mémoire suisse (voir n° IV, 4) qu'il ne soit établi dans la convention ni pour les Etats contractants, ni pour les personnes juridiques intéressées, aucune restriction à leur droit de fixer librement leurs tarifs.

Dans l'art. 8, on propose pour les erreurs de calcul et les interprétations erronées du tarif, une disposition qui ne répond qu'à des principes de droit généralement adoptés et qui a pour but de prévenir des différends entre le public et les chemins de fer. La même disposition se trouve dans les règlements d'exploitation allemands, et elle est d'observation constante pour les Tribunaux français (1).

Pour l'art. 8<sup>a</sup>, on a jugé utile de fixer les principes les plus généraux au point de vue de la faculté concédée au public de prélever les remboursements sur la marchandise.

Quant aux délais de livraison — voir art. 9 — on est d'accord avec l'avant-projet suisse que ces délais seront fixés par les tarifs des chemins de fer et des unions respectives. Toutefois, cela n'empêchera pas d'établir, dans l'intérêt du public, un calcul uniforme de ces délais, et de prescrire des maxima, tels qu'ils sont prévus par l'art. 6 des dispositions à émettre pour l'exécution du traité.

#### V. — Droit de disposition, légitimation et for (juridiction).

(Voir n° V et VI du mémoire suisse.)

En ce qui concerne le droit de disposition — voir art. 10 — on accède au projet suisse, portant qu'il y a urgence de régler cette question d'une manière uniforme. Il serait d'autant moins admissible de s'en rapporter sur ce point aux dispositions en vigueur au lieu d'expédition, que cette question est très contestée dans plusieurs pays. Cependant, de la part de l'Allemagne, on ne saurait adhérer au système proposé par l'avant-projet suisse. Ce système semble

(1) Voir Bédarride, ouvrage cité, n° 37, etc., et Sarrut, *op. cit.*, n° 581, etc.

être trop compliqué et fait craindre qu'il ne soit pour le public et les chemins de fer une cause d'entraves et d'inconvénients. Aussi a-t-il provoqué de graves objections tant au point de vue de la théorie (1) que de la pratique (2), et sous ce dernier rapport, dans le pays même qui seul encore a mis ce système en vigueur. Les autres systèmes présentent également des difficultés plus ou moins considérables, telles qu'elles ont été exposées dans le mémoire suisse. L'unique système auquel il semble qu'on ne puisse faire d'objection sérieuse, c'est celui du Code de commerce allemand (voir art. 402, etc.). Aussi l'adoption de ce système, qui a subi l'épreuve d'un long exercice dans un réseau très étendu de chemins de fer, est-elle recommandée à l'art. 10 du projet allemand. Ce système est également adopté par le règlement pour l'exploitation des chemins de fer néerlandais à la date du 9 janvier 1876 (§ 58) ainsi que, sauf certaines modifications, par le projet de Code de commerce italien, art. 447 (3).

Par conséquent les dispositions des art. 13, alinéa 2, art. 15, 16, 17, 36, 37 du projet suisse, inhérentes au système de ce dernier, ne sauraient non plus être maintenues.

D'après le système allemand, la question du droit d'intenter l'action — voir art. 15 — est réglée de la manière la plus simple.

En ce qui concerne la question de savoir contre quelle administration et devant quel Tribunal l'action doit être intentée — voir art. 16 — le système proposé conformément aux art. 401 et 429 du Code de commerce allemand est autant dans l'intérêt du public que dans celui des administrations. Les propositions respectives de l'avant-projet suisse impliquent la difficulté ultérieure que le for pourra rester incertain dans les cas prévus par l'alinéa 2 de la rédaction suisse de cet article, lorsque la voie de transport ne serait pas exactement prescrite dans la lettre de voiture et qu'il existerait au lieu de destination plusieurs gares ressortant de différentes administrations.

D'ailleurs, il n'y aurait pas de raison suffisante pour restreindre aux actions en dommages-intérêts les dispositions des art. 15, 16 et 17, comme le veut le projet suisse.

## VI. — Livraison de la marchandise, droit de gage, obstacles à la livraison et vérification.

(Voir le mémoire suisse, n° IV, 6 et VIII.)

Quant à la livraison de la marchandise, il a paru convenable d'exposer les droits et les devoirs du destinataire d'une manière plus explicite que cela n'a eu lieu dans le projet suisse : voir art. 10<sup>a b c</sup>.

En ce qui concerne les obstacles temporaires au transport — voir art. 11 — on accède, quant à l'essentiel, au projet suisse.

De même pour l'art. 12, on est d'accord qu'il ne serait ni nécessaire ni convenable de fixer d'une manière uniforme les règles à suivre quant à la livraison de la marchandise et l'avis éventuel de son arrivée à donner au destinataire, ces règles touchant intimement à l'état de choses local, notamment à l'organisation de la douane. Il en est autrement quant aux privilèges, droits de gage et de rétention des chemins de fer sur la marchandise transportée. A ce sujet, l'établissement d'un droit matériel commun a paru indispensable dans l'intérêt des administrations, ainsi que pour éviter des incertitudes de droit et des conflits entre les différentes juridictions. C'est pourquoi on a proposé — dans les art. 12<sup>a b c d</sup>. — d'adopter les principes des art. 409 à 412 du Code de commerce allemand, lesquels, en général, sont d'accord avec le droit français (voir art. 2102, n° 6 du Code civil).

(1) Voir Eger : La Législation internationale sur les transports par chemin de fer, Berlin, etc. Paris, 1877. Voir du reste la note au n° VII.

(2) Avis de « l'Association commerciale et industrielle Genevoise, Chambre de commerce », dans le journal hebdomadaire suisse « Le Chemin de fer », année 1875, n° 12.

(3) Progetto preliminare della riforma del codice di commercio del Regno d'Italia. Firenze, 1873.

En ce qui concerne en particulier le droit de suite pendant les trois jours, cette institution, empruntée au droit coutumier et contestée dans la jurisprudence française (1), se trouve aussi dans le projet de Code de commerce italien (voir art. 461).

Eu égard aux obstacles à la livraison, on est parfaitement d'accord avec les alinéas 1<sup>er</sup> et dernier de l'art. 13 du projet suisse. Il en est de même quant au principe que, sous ce rapport, il faut empiéter aussi peu que possible sur le droit formel de l'Etat où s'opère la livraison. D'ailleurs, on est d'avis que c'est non-seulement à l'occasion des obstacles à la livraison qu'il faut traiter la question de la vérification des pertes partielles ou avaries, mais qu'il faut considérer cette matière à un point de vue plus général. C'est ce qui a eu lieu dans l'art. 14 du projet allemand, qui en même temps remplace une partie de l'article 13 du projet suisse. Ce premier article établit en général le principe que, dans tous les cas dont il est question, le chemin de fer est obligé de faire les recherches nécessaires et de constater à l'amiable les pertes partielles ou avaries, et qu'en outre tout ayant-cause sera en droit d'en demander la vérification judiciaire. Par contre, le système de l'art. 13, alinéa 3 du projet suisse, d'après lequel les experts d'office sont de rigueur, a paru peu recommandable. A été renvoyée à l'art. 29, n<sup>os</sup> 3 et suiv. du projet allemand la question de savoir, quel effet on doit attribuer à la vérification, et dans quel moment ladite vérification doit avoir lieu pour produire un tel effet.

Quant aux dispositions relatives aux frais respectifs, on a cru pouvoir s'en passer. Il va sans dire que le juge du procès principal connaîtra de la question de savoir laquelle des parties devra en définitive porter les frais, dont l'avance sera faite, selon les circonstances, soit par le chemin de fer, soit par celui qui exige une constatation judiciaire.

## VII. — Responsabilité des chemins de fer.

(Voir n<sup>os</sup> IX et X du mémoire suisse.)

L'on ne saurait qu'adhérer à ce qui est dit dans le mémoire suisse page 23, alinéa 3, savoir, que sous le rapport indiqué il faut établir un système complet de règles à suivre également dans tous les Etats contractants. Mais il semblerait que le projet suisse n'interprète pas cette idée d'une manière assez complète, en limitant cette communauté aux deux principes qu'il indique et en renvoyant pour tout le reste au droit de la station expéditrice. Ce renvoi, il est vrai, répond à l'état actuel du droit international; mais on peut objecter, non sans raison, que le présent projet de traité a précisément pour but de remédier à l'influence de cet état de choses. Aussi le mémoire suisse lui-même ne méconnaît-il pas les graves inconvénients qui résulteraient de l'adoption de ses propositions sur ce point.

C'est pour cette raison que le projet allemand tend à réduire toute la question de la responsabilité à des principes absolument unitaires, qui s'appuient plus ou moins sur le droit français, ou sur l'un et l'autre, et qui sous plusieurs rapports s'accordent également avec les principes du projet suisse.

En effet, les divergences entre les droits divers des Etats intéressés ne sont pas telles, à ce qu'il semble, qu'on ne puisse établir entre elles un accord sur la base de mutuelles concessions. Aussi n'a-t-on pas hésité dès l'abord soit à abandonner, soit à modifier à des points de vue plus généraux certains principes qui n'auraient peut-être pas été favorablement accueillis par les autres Etat (2).

A l'art 17<sup>a</sup>, le projet allemand place en tête des dispositions concernant la responsabilité des chemins de fer, un principe qui aujourd'hui même peut être

(1) Voir Sarrut, ouvrage cité, n<sup>o</sup> 593, etc., et Bédarride, o. c., n<sup>o</sup> 298, etc.

(2) C'est principalement sur ce point que les propositions des commissaires allemands diffèrent du traité sus-mentionné de Mr. Eger, traité auquel plusieurs personnes ont à tort attribué un caractère officieux.



considéré comme de droit commun dans presque tous les Etats européens. Voir : Code civil français, art. 1384, Code de commerce allemand et autrichien, art. 400, projet d'un Code de commerce italien, art. 448.

L'alinéa 1 de l'art. 18 répond en général au projet suisse. Seulement on a éliminé tout ce qui concerne la responsabilité pour retard de livraison (voir art. 26). Les dispositions de l'alinéa 2 se trouvant déjà comprises dans les termes de l'art. 16, on pouvait les omettre à l'art. 18.

Aux art. 18a et b, on propose, conformément aux art. 424 et 426 du Code de commerce allemand et autrichien et conformément aux §§ 67 et 68 des règlements d'exploitation respectifs, certaines restrictions à la responsabilité des chemins de fer. Lesdites prescriptions répondent à des présomptions résultant logiquement de la nature de certains modes de transport et catégories de marchandises. De pareilles dispositions, telles quelles se trouvent aussi dans les tarifs spéciaux de divers chemins de fer français, sont reconnues valables par la jurisprudence française (1).

On a d'ailleurs essentiellement modéré les rigueurs des dispositions allemandes, en laissant, quant à l'appréciation de la contre-épreuve, la plus grande latitude au libre arbitre du juge.

L'art. 19 n'a pas éprouvé de modifications essentielles.

Au lieu des art. 10 et 21, on propose pour principe, de calculer d'après la valeur réelle de la marchandise le montant de l'indemnité à payer. Ce principe se trouve également énoncé dans l'art. 396 du Code de commerce allemand, mais il est essentiellement modifié (voir art. 427, n° 1) par la faculté donnée aux chemins de fer d'établir des taxes normales représentant le maximum de l'indemnité à payer. En renonçant à cette restriction de la responsabilité, restriction qui a passé sous certaines modifications dans l'avant-projet suisse, on croit contribuer essentiellement au succès de l'œuvre de l'union et satisfaire en même temps à un vif désir du public. Le même principe est énoncé dans l'article 432 du projet italien dont il a été fait mention plus haut.

Au reste, le droit français, de son côté, est bien loin de concéder dans tous les cas le montant du dommage indirect ou de l'intérêt individuel. Tout au contraire, il est prescrit dans les art. 1150 et 1151 joints à l'art. 1149 du Code civil français que le débiteur ne sera garant que des dommages-intérêts qui ont été prévus ou qu'on a pu prévoir, et que, dans le cas même du dol, les dommages-intérêts ne doivent comprendre que ce qui est une suite immédiate et directe de l'inexécution (2).

L'art. 22 est adopté, quant à l'essentiel, comme art. 27b du projet allemand.

Par contre, on propose de rayer l'art. 23 : une pareille disposition, dont il est d'ailleurs difficile de mesurer la portée, ne paraissant pas nécessaire.

Pour l'art. 24, on propose de renoncer à la prescription d'une réserve expresse, ce qui serait autant dans l'intérêt du public que dans celui de la simplification du procédé.

L'art. 25 est modifié en vertu des principes proposés dans l'art. 20.

Pour l'indemnité à payer en cas de retard, on recommande d'autres principes que ceux qui sont établis dans le projet suisse : voir les art. 26 et 27. Vu les difficultés inhérentes à l'exploitation des chemins de fer, l'équité exige tout d'abord que les rigueurs de la responsabilité énoncée dans l'art. 18 ne soient applicables aux cas de retard que sous les modifications résultant de l'art. 26 du projet allemand. En outre, on a proposé dans l'art. 27 du contre-projet, pour la réparation du préjudice résultant du retard, un système qui met, d'une part, les chemins de fer à l'abri de réclamations disproportionnées et qui, d'autre part, assure au public une pleine garantie de dommages-intérêts.

L'art. 27b a pour but d'énoncer d'une manière plus générale que cela n'a été fait dans le projet suisse (voir art. 20, al. 2 et art. 24, al. 1) l'obligation d'ajouter des intérêts à la somme à payer comme indemnité.

(1) Voir Bédarride, ouvrage cité, n° 427, 487, etc., et Sarrut, o. c., n° 737.

(2) Voir Bédarride, ouvrage cité, n° 484.

L'art. 27<sup>c</sup> n'est qu'une conséquence logique des dispositions de l'art. 1<sup>b</sup>, appliquées à la responsabilité des chemins de fer. L'art. 454 du projet de loi italien cité contient une disposition analogue.

### VIII. — Perte du droit de réclamation.

(Voir n° X du mémoire suisse.)

En ce qui concerne cette matière, on ne saurait qu'adhérer en général à l'exposé suisse. Quant aux principes énoncés dans l'art. 29 de l'avant-projet suisse, on les admet, sauf les modifications résultant de la teneur du contre-projet. Il n'y a qu'un seul écart essentiel, portant qu'il ne sera admis aucune réserve à la réception de la marchandise. Car, avec de telles réserves, rien n'est plus facile que d'é luder dans tous les cas le principe de l'alinéa 1. D'ailleurs le public étant suffisamment garanti contre l'abus dudit principe par les dispositions des n°s 1-4 et par celles des deux derniers alinéas de la teneur allemande de l'art. 29, on pourra se passer desdites réserves sans aucun préjudice. Pour éviter les malentendus, le n° 3 intercalé complète les exceptions dont il s'agit par un cas que le projet suisse n'a sans doute pas jugé nécessaire d'énoncer expressément.

D'ailleurs, le projet allemand voudrait voir appliquer les art. 29 et 30 aux réclamations d'un genre quelconque résultant du contrat de transport international.

Pour l'art. 31, on ne voit pas d'amendement essentiel à y introduire.

### IX. — Recours réciproques des chemins de fer.

(Voir n° VII du mémoire suisse.)

On saurait qu'approuver parfaitement la thèse établie au mémoire suisse, savoir : que la justice et l'équité exigent que l'on donne aux chemins de fer, rendus responsables du fait d'autres administrations, des garanties suffisantes pour l'exercice de leur droit de recours. La nécessité démontrée de la part de la Suisse de régler d'une manière uniforme et indubitable l'exercice du droit de recours paraît d'autant plus urgente que, pour une grande partie, les chemins de fer du territoire de la convention ne sont pas en relations contractuelles les uns avec les autres et que désormais, par suite de l'union forcée que leur impose le traité international, ils seront obligés de prendre leur recours dans des pays éloignés et sous l'empire, partiel, du moins, de lois qui leur sont absolument inconnues.

Les dispositions à établir se rapporteront et au matériel et à la procédure : deux points de vue différents, mais qui paraissent plus ou moins confondus dans les art. 32, 33 et 34 du projet suisse.

Ce sont les règles suprêmes du droit de recours matériel qu'on propose d'établir aux n°s 1, 2 et 3 du projet allemand. Lesdites règles répondent au droit actuel des chemins de fer d'une grande partie de l'Europe, notamment du « Verein » sus-mentionné, ainsi qu'à des principes de droit et d'équité généralement adoptés.

Quant à la procédure, les règles à suivre proposées par l'avant-projet suisse semblent être très compliquées et propres à entraîner des longueurs extrêmes, qui pourraient s'étendre et s'aggraver d'autant plus que, pour le trafic international, il y a toujours un plus ou moins grand nombre de chemins qui ont coopéré au transport. Dans une foule de cas, notamment dans ceux qui font voir clairement dès l'abord la culpabilité d'un seul chemin de fer, il serait absolument inutile d'impliquer dans le procès tous les chemins de fer de la route parcourue. Dans beaucoup d'autres cas, les négociations préliminaires à l'amiable mettront hors de doute qu'une partie du moins des chemins de fer ne sera pas tenue de participer à l'indemnité à payer. On ne voudrait pas, sans doute, pour tous ces cas, établir une procédure qui causerait des embarras

et des frais inutiles aux chemins de fer non intéressés et qui éterniserait les procès.

En échange, dans l'art. 34b, joint aux nos 1, 2, 3 des art. 32-34, le projet allemand propose de ne faire entrer dans la procédure en recours judiciaire que les intéressés au matériel, et de réunir la procédure dans un seul procès. Il devra être expressément interdit de ne faire entrer les ayants-cause que successivement dans le procès. Toutes ces prescriptions ont pour but de simplifier et d'abrégé la procédure. En même temps les dispositions de l'art. 34a empêcheront que le procès principal ne soit traîné en longueur par la jonction avec le procès en recours.

L'art. 34a tend à satisfaire à l'urgence évidente d'établir une base commune pour le procès principal et la demande en recours. Seulement on procède d'une autre manière que celle qui est proposée dans les art. 36 et 37, alinéa 1, du projet suisse. Ce dernier mode de fixer le for ou la juridiction en matière de recours paraît inadmissible du fait même qu'il est inséparablement inhérent au système suisse non adopté, réglant le droit de disposition. Ici, le projet allemand revient tout simplement à la règle de droit partout reçue : « actor sequitur forum rei ».

Les dispositions de l'art. 35 de l'avant-projet suisse sont purement et simplement reproduites à l'art. 36a du projet allemand, où elles ont paru mieux à leur place.

L'art. 37 adopte en général le principe de l'art. suisse respectif, tout en l'étendant à la procédure principale.

Pour l'art. 38, on propose de remplacer par « définitivement exécutoire » le terme moins précis de « définitif ».

#### X. — Institutions organiques de droit international.

1. Il est vrai que le procédé proposé par l'Allemagne pour les demandes en recours a aussi des inconvénients. Il oblige également les chemins en cause à faire valoir leurs droits devant un juge étranger et d'après des règles de procédure qu'ils ignorent. C'est ce qui a fait naître l'idée de poser la question, s'il ne serait pas recommandable d'établir un Tribunal international pour les recours réciproques des chemins de fer. Ledit Tribunal se composerait de juges délégués par les Etats contractants, qui, par leur qualification, offriraient toutes les garanties nécessaires pour une juridiction équitable et experte. Sa procédure serait des plus simples et analogue à celle d'un Tribunal d'arbitres; ses arrêts seraient définitifs.

Une pareille institution offrirait, à ce qu'il semble, toutes les garanties possibles d'une juridiction prompte, impartiale et uniforme. Elle contribuerait essentiellement à établir et à maintenir l'unité de droit pour le territoire du traité international.

En cas d'accueil favorable de cette idée, il ne serait pas difficile de remplacer l'art. 36 par des dispositions respectives et d'établir dans une annexe de courtes prescriptions concernant la formation et la procédure dudit Tribunal.

2. On pense qu'il sera bon de convenir de la manière dont sera faite la publication des dispositions établies ou qu'on établirait après la mise en vigueur du traité international; que cette publication ait lieu soit par un journal spécial et commun, soit par les journaux officiels des divers pays contractants.

3. Le développement progressif des chemins de fer et les exigences variables du trafic nécessiteront, sans doute, une révision successive et permanente des conventions internationales. Pour cette raison, on propose d'établir une Commission internationale permanente, qui, se réunissant selon les circonstances, serait chargée de veiller à ce que les dispositions établies continuent de répondre aux exigences de la situation, et qui, le cas échéant, soumettrait aux Gouvernements contractants les propositions nécessaires.



## PROCÈS-VERBAUX

**Première séance de la Conférence internationale des transports par chemins de fer.**

Lundi 13 mai 1878, à 10 heures du matin.

M. le Conseiller J. Heer ouvre la séance par une courte allocution.

Il souhaite la bienvenue à Messieurs les délégués étrangers et exprime ses sentiments de reconnaissance aux Gouvernements qu'ils représentent d'avoir bien voulu accepter la proposition faite par la Suisse de réunir une Conférence internationale.

L'empressement qu'ont mis les Etats à accepter cette invitation, prouve que l'idée qui a présidé à la réunion de la Conférence était juste et utile. Il appartient à notre époque de s'occuper, non plus en théorie seulement, mais aussi en pratique, du droit international.

Si la Suisse a cru devoir prendre l'initiative de la réunion d'une Conférence destinée à rédiger une Convention internationale sur les transports par chemins de fer, c'est qu'aucun pays, plus que la Suisse dont le territoire est si restreint et les relations commerciales si étendues, ne peut en ressentir un besoin plus urgent.

Il est d'un heureux augure pour les résultats de la Conférence que ses délibérations aient lieu sur le sol de la Suisse, où se sont déjà discutées et résolues des questions semblables. — Ces Conférences antérieures pourront servir de modèles à suivre. M. le Conseiller fédéral cite le congrès postal de 1874, dont les décisions ont eu une influence si grande que l'on peut dire sans exagération qu'il a inauguré une ère nouvelle dans la vie postale des peuples.

Certes, la tâche que le Congrès s'était imposée était lourde ; chaque nation se basant sur ses traditions historiques préconisait des principes différents, et devait renoncer à la liberté pour arriver à l'unification postale ; mais enfin, grâce aux efforts des hommes éminents qui en faisaient partie, on est arrivé, de l'aveu de tous, à pouvoir affirmer la vérité du principe qui est également la base des discussions actuelles.

« Vous aussi, Messieurs, vous aurez de grandes difficultés à surmonter ;  
 « non pas seulement, parce que dans tous les pays qui sont ici représentés,  
 « la matière est réglementée d'une manière différente, mais probablement  
 « parce qu'il y aura une certaine tendance à vouloir faire prévaloir comme  
 « meilleur ce qui existe chez soi, ce à quoi l'on est habitué et ce que l'on  
 « connaît. C'est ce qu'il faudra éviter, mais la grandeur du but à atteindre  
 « rendra la tâche facile. Le Conseil fédéral suisse, sur le désir qu'en  
 « avaient exprimé des Gouvernements étrangers, a fait préparer un projet  
 « complet, projet qu'il a communiqué à tous les Etats intéressés et qui doit  
 « vous être connu. Il n'a pas la prétention d'avoir épuisé la matière ; mais  
 « quelque objection qu'on puisse lui opposer, ce projet pourra toujours  
 « être utilisé comme une base provisoire sur laquelle s'appuiera la dis-  
 « cussion. »

M. le Conseiller remercie le haut Gouvernement Allemand d'avoir répondu au projet du Conseil fédéral par un mémoire complet, mémoire qui, sur beaucoup de points, se rapproche du projet suisse, comme il s'en écarte sur d'autres. Les documents à consulter se sont enrichis par ce mémoire.

« Que le courage et l'espoir de bien accomplir votre tâche ne vous « fassent pas défaut, Messieurs. Si le but est atteint, vous aurez prêté « votre concours à cette aspiration pacifique vers le progrès qui relie les « peuples entre eux. » C'est dans cet espoir que Monsieur le Conseiller déclare ouverte la première séance du Congrès.

Il est procédé à l'appel nominal de Messieurs les Délégués.

Sont présents :

*Allemagne.* — Mr. le Dr. Gerstner, geh. Regierungsrath et Mr. le Dr. von der Leyen, geh. Regierungsrath, Mitglieder des Reichseisenbahnramts ; Mr. le Dr. Meyer, geh. Oberregierungsrath, Mitglied des Reichsjustizamtes ; Mr. Rutz, Generaldirectionsrath und Fiscal, Mitglied der Centraldirection der k. bayerischen Verkehrsanstalten.

*Autriche-Hongrie :*

*Autriche.* — Mr. Joseph Pollauetz, Sectionsrath im k. k. Handelsministerium ; Mr. le Dr. Steinbach, Ministerialsecretar in Justizministerium.

*Hongrie.* — Mr. Hugo Kilény, Sectionsrath im Ungar. Communications-Ministerium ; Mr. le Dr. Charles Hericht, Sectionsrath im Ungar. Handelsministerium ; Mr. le Dr. Albert Alexy, Ministerialsecretar im Justizministerium.

*Belgique.* — Mr. Mongenast, Administrateur des chemins de fer de l'Etat Belge ; Mr. Lejeune, Avocat du Ministère des Travaux publics.

*France.* — Mr. de Savigny, Inspecteur principal de l'exploitation commerciale des chemins de fer ; Mr. Marbeau, auditeur au Conseil d'Etat.

*Luxembourg.* — Mr. Mersch, Commissaire du Gouvernement pour les affaires de chemins de fer, Conseiller d'Etat ; Mr. M. Leibfried, Avocat à Luxembourg.

*Pays-Bas.* — Mr. M. J. Pynappel, Avocat à Amsterdam, ancien Membre de la seconde Chambre des Etats Généraux.

*Russie.* — Mr. B. Saloff, ingénieur, Conseiller d'Etat actuel, Membre du Conseil d'administration de la Grande Société des chemins de fer Russes ; Mr. Louis Perl, chef de division à la Grande Société des chemins de fer Russes, Directeur Gérant de l'Union Russe pour les relations internationales des chemins de fer.

*Suisse.* — Mr. le Dr. J. Heer, Conseiller fédéral ; Mr. le Dr. jur. H. Fick, Professeur.

Désignés par le Conseil fédéral comme secrétaires avec voix consultatives : Mr. G. de Seigneux, avocat, à Genève ; Mr. le Dr. H. Christ, avocat, à Bâle.

M. le Conseiller fédéral Heer est nommé Président du Congrès à l'unanimité. Il propose d'élire comme Vice Présidents M. le Dr Meyer et M. de Savigny ; comme secrétaires M. de Seigneux et M. le Dr. Christ ; comme traducteur M. Ch. Vogt. Ces choix sont approuvés.

La Conférence procède ensuite à la discussion par articles du Règlement relatif aux délibérations de la Conférence, dont un projet a été présenté par la délégation suisse.

Il est décidé de procéder par votation individuelle sur le Règlement.

L'article premier est adopté.

Art. 2. — M. Perl propose de supprimer la sous-commission et de ne nommer de commissions spéciales que lorsque les circonstances l'exigeront. Cette proposition est adoptée.

Art. 3. — Les deux premiers alinéas de cet article sont supprimés. Sur

la proposition de M. Perl, la Conférence décide que chaque membre devra demander la parole à la présidence; cet amendement est ajouté à l'article 3.

Art. 4. — Le premier alinéa de cet article est supprimé, ainsi que le mot « individuelles ».

Art. 5. — Adopté. Le mot « plénières » qui se trouve dans le dernier alinéa de cet article est supprimé.

Art. 6. — Il est décidé de remplacer la votation individuelle par la votation par délégations.

M. Leibfried demande quelle décision sera prise lorsque les membres d'une même délégation ne se trouveront pas d'accord.

M. Perl répond que ce cas ne se présentera que rarement; M. le président Heer propose de ne pas compter en pareille occurrence le vote de la délégation, et de se contenter de prendre note au procès-verbal des opinions qu'auront émises ses membres.

M. Herich fait l'observation que l'Autriche et la Hongrie seront à considérer comme délégations séparées.

La Conférence décide de modifier l'article 6 dans le sens des observations prescrites.

L'article 7 est adopté, sauf quelques changements de rédaction.

L'article 8 est adopté dans la rédaction suivante :

« Le projet qui résultera des délibérations sera soumis à une seconde discussion, si on le demande, et à une votation générale avant la clôture de la Conférence. »

M. le Président constate qu'un contre-projet détaillé rédigé par la délégation allemande accompagné d'un exposé des motifs a été remis au Conseil fédéral, et que des exemplaires de ces pièces ont été distribués aux délégués. Il propose d'admettre le projet suisse comme base de la discussion tout en tenant compte du projet de la délégation allemande.

M. le Dr. Meyer prie l'assemblée d'adopter la proposition du Président, ce qui a lieu.

M. le Président communique à l'assemblée une pétition du Comité de l'Association internationale pour l'observation du dimanche, ainsi qu'une lettre de l'Association industrielle et commerciale de Genève.

Il propose de lever la séance et de renvoyer la prochaine réunion à demain mardi 14 mai à 10 heures du matin.

*Les Secrétaires,*  
Dr. CHRIST, G. de SEIGNEUX.

**Deuxième séance. — Mardi 14 Mai 1878, à 10 heures du matin.**

PRÉSIDENCE DE M. LE CONSEILLER FÉDÉRAL J. HEER.

Sont présents tous les délégués qui ont assisté à la séance d'hier et, en outre, la délégation italienne, composée de :

M. le Commandeur A. Thomas Villa, Vice-Président de la Chambre des Députés du Royaume d'Italie; M. l'Avocat Joseph Gola, chef du bureau légal de Turin, de la Compagnie des chemins de fer de la Haute-Italie; M. le Chevalier Emile Paria, Sous-Commissaire du Gouvernement italien pour la surveillance des chemins de fer de la Haute-Italie.

L'approbation du procès-verbal de la précédente séance est renvoyée à une séance ultérieure.



M. le Président communique à l'assemblée une lettre de M. Trommer, Inspecteur commercial des Chemins de fer d'Alsace-Lorraine, relative à la question d'un tarif international.

Sur la proposition de MM. Perl, Saloff et du Président, il est décidé que le projet rédigé en langue française portera le titre de « Convention » et celui rédigé en allemand le mot « Vertrag ».

On procède à la discussion des articles du projet, en lisant le texte allemand et français du projet suisse et du contre-projet allemand.

Article premier <sup>a</sup>. — M. Fick déclare au nom de la délégation suisse, en ce qui concerne cet article, qu'elle se rallie à la rédaction du projet allemand. Il fait remarquer que le projet suisse ne contient pas comme le projet allemand un règlement d'exécution.

M. Villa déclare que la délégation italienne préférerait sous ce rapport le projet suisse au projet allemand ; il soulève la question de savoir si l'Etat peut forcer les Compagnies de modifier le cahier des charges qui leur a été concédé, alors que le contrat est un contrat ordinaire qui fait la loi des parties.

M. Gerstner fait remarquer qu'il faut distinguer entre la question de savoir si l'on peut créer un droit international régissant la matière et celle de savoir s'il convient d'y ajouter des règlements d'exécution. L'orateur expose ces deux questions dans le sens de l'article premier du mémoire allemand, aux développements duquel il se réfère d'ailleurs également quant aux autres articles.

Dans la discussion, MM. les délégués de l'Italie, de la Russie, de la France et de la Belgique soutiennent que les Gouvernements ne peuvent pas imposer aux Compagnies des obligations qui seraient contraires à des droits acquis résultant de contrats de concession.

M. Lejeune propose un amendement exprimant des réserves au sujet de ces droits acquis.

Les délégués de l'Allemagne, de l'Autriche et de la Suisse font valoir la considération que l'Etat a non seulement le droit, mais le devoir de faire aux Compagnies qui ont un monopole, les prescriptions exigées par l'intérêt public, une concession ne pouvant être assimilée à un contrat ordinaire. Ils ajoutent que le projet contient bien moins des innovations radicales que la généralisation de ce qui est déjà mis en pratique.

M. le Président explique que, dans son opinion, les décisions de la Conférence ne seront pas exécutoires *de plano* dans les Etats qui sont représentés, mais que chaque Etat se réserve le droit d'accepter ou de refuser le projet de Traité, en restant libre d'adopter les moyens nécessaires pour obliger les Compagnies, ou se mettre d'accord avec elles.

Sur cette observation, M. Lejeune a déclaré retirer son amendement.

M. Saloff fait la proposition suivante :

« La présente Convention internationale s'applique à tous les transports de marchandises qui sont exécutés par chemins de fer, sur la base d'une lettre de voiture directe, du territoire de l'un des Etats contractants dans le territoire d'un autre, à condition toutefois que les gares d'expédition et de destination soient ouvertes au service international des marchandises. Les Etats contractants se communiquent mutuellement la liste des gares ouvertes au service direct international des marchandises avec indication des chemins de fer y relatifs. »

Les délégués de l'Allemagne et de la Suisse expliquent qu'il n'est pas

question de transports directs avec tarifs spéciaux, mais de la création d'un droit uniforme sur la base d'une lettre de voiture internationale, dont le but principal est de supprimer les intermédiaires.

Les délégués russes se contentent de cette explication et renoncent à leur amendement.

A l'occasion de l'article premier, M. Lejeune émet le regret que l'Angleterre ne soit pas représentée à la Conférence. Une œuvre qui tend à l'unification du droit commercial en Europe en ce qui concerne les transports par chemins de fer, ne se conçoit pas sans le secours de l'Angleterre dont le trafic considérable s'étend à tout le continent européen et dont les délégués auraient apporté à la Conférence un précieux contingent de lumières ; d'ailleurs, l'adhésion de la Belgique au traité la placera dans une position difficile à cause de ses relations avec les chemins de fer de ce pays.

Il demande qu'on ajoute à l'article une disposition déclarant que le Traité est applicable aux transports par chemins de fer « avec ou sans interposition de navigation ».

Sur les observations des délégués de la Suisse, de l'Allemagne et de l'Autriche, que le droit maritime repose sur des bases tout à fait différentes du droit de transport par chemins de fer, la Conférence, sans s'arrêter aux considérations présentées en réponse à ces observations, rejette l'amendement de M. Lejeune.

Ont voté pour : Les délégués de Belgique, de France et d'Italie.

Ont voté contre : Les délégués d'Allemagne, d'Autriche, de Hongrie, du Luxembourg, des Pays-Bas, de la Russie et de la Suisse.

En conséquence, l'article premier est adopté sans modifications.

Article premier <sup>b</sup>. — M. Saloff propose que les animaux vivants et les équipages soient ajoutés à l'énumération des objets exclus du transport.

M. de Seigneux fait observer que la responsabilité des compagnies relativement au transport des animaux vivants est déjà prévue dans l'article 18 du projet allemand. Il remarque en outre que la traduction française du premier alinéa de l'article n'est pas exacte et qu'il faut la rédiger comme suit :

« Les dispositions du présent traité ne sont pas applicables au transport des objets suivants. »

M. Pynappel propose de retrancher les numéros 1, 2 et 8 de l'article premier <sup>b</sup> et de reporter les deux premiers dans le Règlement. Quant aux transports funèbres, il est d'avis qu'ils ne sont pas compris dans le mot marchandises.

Pour l'amendement de M. Pynappel, ont voté : MM. les délégués d'Italie et des Pays-Bas.

Tous les autres délégués ont voté contre l'amendement.

M. Saloff restreint son amendement aux animaux vivants. Les délégués de Belgique et de Russie ont voté pour, et contre l'amendement les délégués des autres Etats.

A la suite d'une discussion concernant les autres paragraphes de cet article, M. le Président propose d'en renvoyer la rédaction définitive à une Commission de rédaction spéciale.

Cette proposition est adoptée.

M. le président est chargé de nommer les membres de cette Commission dont le nombre est fixé à cinq.

M. Herich propose qu'une seconde Commission de cinq membres soit

nommée de la même manière, avec mission d'examiner les questions se rattachant spécialement à l'exploitation.

Cette proposition est également acceptée.

Article premier <sup>c</sup>. — M. Perl propose de changer dans le texte allemand les mots « in ihre Tarife » en « in ihre Tarife oder reglementarischen Transportbedingungen » et dans le texte français les mots « tarifs respectifs » en « conditions d'expédition ».

M. Marbeau fait remarquer que le mot « tarifs » est l'expression usuelle en France.

L'article premier <sup>c</sup> est adopté sans modifications.

Article premier <sup>d</sup>. — M. Saloff estime qu'il serait bon d'éclaircir dans l'article premier <sup>d</sup>, si des règles ultérieures concernant les détails de l'acceptation des marchandises devraient se conformer aux lois et règlements en vigueur pour le chemin de fer chargé de l'expédition.

M. Gerstner combat cette opinion qui serait contraire aux principes d'une convention internationale.

M. le Président demande que les expressions trop vagues « distributions de transport, etc. », contenues dans l'avant-dernier alinéa soient mieux précisées. Il est décidé de renvoyer cet objet à la Commission de rédaction.

M. Christ se réserve de soulever à l'occasion de l'article 9 la question des transports le dimanche.

M. Pynappel soulève la question de savoir si les Compagnies de chemins de fer peuvent être tenues à l'obligation de transport, lorsque l'une des Compagnies appelées à concourir au transport n'est pas en état de l'effectuer d'une manière satisfaisante ou même a suspendu ses paiements.

M. Gerstner pense qu'il faut renvoyer cette question à la discussion de l'article 16.

M. de Seigneux estime que la question doit être discutée à l'occasion de l'article 1 <sup>d</sup> et qu'en principe un chemin de fer ne peut pas être obligé de devenir créancier d'une Compagnie en faillite.

M. Pynappel déclare qu'il se réserve de revenir sur cette question à l'occasion de l'article 16

Art. 2. — Sous réserve de revenir à cet article dans la discussion des articles 10, 20, 27 et 28, la délibération est ouverte.

M. Perl propose de rédiger comme suit l'article 2, § <sup>k</sup> :

« La mention de la voie à suivre, si à des prix égaux de la station expéditrice à la station destinataire cette liberté de choix ne lui est pas interdite par le règlement des chemins de fer. »

Les délégations belge et russe se prononcent pour cet amendement, les autres dans le sens contraire.

La délégation suisse propose de retrancher les derniers mots du § <sup>k</sup> :

« Le choix sera fait aux risques et périls de l'expéditeur. »

M. Leibfried propose de s'en tenir à la rédaction primitive du projet suisse.

Après une discussion concernant la portée des mots « le choix sera fait aux risques et périls de l'expéditeur », le § <sup>k</sup> est renvoyé à la commission de rédaction.

Au § <sup>m</sup>, la délégation italienne propose de supprimer dans la rédaction les mots « écrite ou imprimée ou par son timbre ». Cet amendement est soutenu par la délégation belge qui propose de plus d'ajouter encore les



mots « et l'indication de son domicile », de façon que la teneur de l'article serait :

« Le nom de l'expéditeur constaté par sa signature et l'indication de son domicile. »

Pour cet amendement en tant qu'il a trait à l'obligation de l'expéditeur de signer lui-même la lettre de voiture, ont voté la Belgique, la France, l'Italie et les Pays-Bas. Les autres ont voté contre.

En ce qui concerne l'indication du domicile, l'amendement est adopté à l'unanimité.

M. Gola propose l'amendement suivant :

« Tout envoi international doit être accompagné d'une lettre de voiture qui doit être l'œuvre exclusive de l'expéditeur et contenir les indications suivantes :

Cet amendement est repoussé à l'unanimité moins une voix, celle de l'Italie.

La séance est levée à 4 heures 20 minutes.

*Les Secrétaires,*

Dr. CHRIST, G. de SEIGNEUX.

**Troisième séance. — Mercredi 15 Mai 1878, à 10 heures du matin.**

PRÉSIDENCE DE M. LE CONSEILLER FÉDÉRAL J. HEER.

La délégation de Luxembourg met à la disposition des membres de la Conférence un compte-rendu statistique des chemins de fer du Luxembourg.

M. le Président annonce que, conformément à la décision prise dans la dernière séance, il a composé la Commission I de MM. Gerstner, Steinbach, Marbeau, Villa, Fick.

Et la Commission II de MM. Kilény, Mongenast, Perl, Mersch, Pynappel.

MM. les secrétaires font partie de ces deux Commissions.

M. von der Leyen propose que la discussion des articles du projet des dispositions d'exécution suive immédiatement celle des articles correspondants du projet de Convention.

Cette proposition est adoptée.

§ 1 du projet B (dispositions à émettre pour l'exécution du Traité) a été renvoyé à la Commission B.

§ 2 du projet B.

M. Perl propose que l'on rédige comme suit l'avant-dernier alinéa de ce paragraphe :

« Les marchandises dont le chargement et le déchargement incombent à l'expéditeur ou au destinataire, suivant les règlements en vigueur, devront être accompagnées de lettres de voiture spéciales ne comprenant pas d'autres objets.

Cet amendement est adopté.

M. Mongenast demande qu'une lettre de voiture spéciale soit exigée pour les expéditions grevées d'un remboursement.

M. Gerstner et M. le Président font observer que le remboursement s'applique à toutes les marchandises mentionnées dans la lettre de voiture, ce qui rend une disposition particulière à ce sujet superflue.

Cette question est renvoyée à la commission I.

M. Saloff demande si pour la mention du poids on se servira du système français ou bien si l'on tiendra compte des systèmes en vigueur dans les différents pays. Il insiste pour le maintien des systèmes en vigueur dans les différents pays, et observe qu'en Russie on ne connaît que les Poud dans plusieurs stations.

Cette question est renvoyée à la commission II.

Art. 3. — M. le docteur Fick, au nom de la délégation suisse, propose à la Conférence de maintenir l'article du projet suisse sans changements, parce que le projet allemand va trop loin en accordant aux Compagnies le droit de vérifier les marchandises et d'établir des clauses pénales. Il recommande, au cas où la Conférence adopterait la rédaction allemande, d'ajouter que la vérification ne pourra se faire sans experts et sans laisser à l'expéditeur la faculté d'y assister, s'il le désire. Il demande en outre que le droit d'appliquer l'amende soit réservé aux tribunaux.

M. Gerstner fait observer que la plupart des règlements prévoient des amendes de ce genre, qui par leur caractère se rattachent au droit civil. Il se range à l'avis émis par M. Fick en ce sens qu'en cas de contestation, le juge seul aura à décider s'il y a lieu ou non, d'appliquer l'amende.

M. Perl préfère la rédaction du projet allemand ; mais il demande que la présence de l'expéditeur ou du destinataire soit exigée lors de la vérification des marchandises.

M. Saloff, tout en appuyant la proposition de M. Perl, demande que les formalités destinées à vérifier le contenu des colis soient déterminées par les lois du pays où la vérification a lieu.

M. de Savigny expose le système admis en France à ce sujet et les motifs pour lesquels il est nécessaire d'entourer de garanties sérieuses cette vérification, qui, si elle a lieu en cours de route, ne peut être faite en présence de l'expéditeur ou du destinataire. Il constate une lacune à cet égard dans le projet et propose d'ajouter à l'article 3 un paragraphe qui pourrait être ainsi conçu :

« Cette vérification aura lieu en présence, s'il est possible, de l'expéditeur ou du destinataire ou eux dûment appelés, mais toujours avec le concours d'un officier de police judiciaire, ou, en cas d'impossibilité, en présence de deux témoins pris en dehors de l'administration du chemin de fer. Procès-verbal sera dressé de cette constatation. »

M. de Seigneux appuie la proposition de M. de Savigny, qui laisserait à chaque Etat le soin de désigner l'autorité compétente. En ce qui concerne l'amende prévue par l'article 3, il la considère non comme une clause pénale, mais bien comme une disposition pénale en elle-même. Il ne peut admettre une pénalité administrative, qui serait contraire au principe de la séparation des pouvoirs.

M. le Dr. Steinbach dit qu'il serait fort difficile, du moins en Autriche, d'avoir toujours au lieu de la vérification l'autorité compétente sous la main ; à son défaut, 2 témoins pourraient la remplacer. Il partage du reste l'opinion émise par la délégation allemande.

M. von der Leyen propose également de renvoyer l'alinéa 2 à la Commission I et à laquelle il recommande de tenir compte des dispositions analogues du § 50, n° 4, alinéa 2 du Règlement d'exploitation allemand.

M. Leibfried propose qu'il soit dit : « sous réserve de la clause pénale qui est à fixer dans le contrat de transport ».

M. Mongenast déclare qu'en Belgique les Compagnies ont le droit de vérifier le poids des colis, mais qu'elles n'y sont pas obligées.

M. Pynappel veut biffer la seconde phrase du second alinéa de l'article 3 : « Il sera loisible », etc.

M. Lejeune considère les dispositions pénales de l'article 3 comme superflues, et demande quelle est la portée des mots « est réservé ».

M. de Seigneux estime que cette réserve est nécessaire pour donner, à cet égard, aux Etats, le droit de prendre les mesures de police qu'ils jugeront convenables.

A la votation, à l'unanimité moins une voix, celle de la délégation suisse, les alinéas 2 et 3 du projet allemand sont maintenus et leur rédaction dans le sens des amendements formulés est renvoyée à la Commission I.

§ 3 du projet B. — Sur la proposition de M. Perl, ce paragraphe est renvoyé à la Commission III.

Art. 4. — La délégation suisse déclare adopter la rédaction allemande.

M. Perl dit qu'en Russie l'expérience a démontré que le public trouve des difficultés dans le système des connaissements ; il recommande le récépissé, tel qu'il est mis en usage en France et en Belgique.

M. de Savigny expose le système français en matière de lettre de voiture et de récépissé tel qu'il résulte des articles 49 du cahier des charges, 50 de l'ordonnance du 13 novembre 1846 et 10 de la loi du 13 mai 1863. Il dépose sur le bureau un modèle de récépissé spécialement destiné aux expéditions internationales, approuvé par circulaire ministérielle du 14 janvier 1874.

M. Perl propose de rendre le duplicata obligatoire, ce qui le placerait sur le même pied que le récépissé français.

M. Gerstner estime que le système d'avoir deux formulaires différents est peu pratique ; un double de la lettre de voiture suffirait. Il propose de renvoyer l'examen du formulaire à la Commission II.

M. Perl appuie cette proposition.

M. Perl estime que la question du récépissé se rattache à l'article 10. Il propose donc de renvoyer la question soulevée par l'alinéa 3 de l'art. 4 à la discussion de l'art. 10.

L'article est adopté sous cette réserve

Art. 5. — M. Fick propose de renvoyer cet article à la Commission I, le projet suisse et le projet allemand n'offrant que de légères différences de rédaction.

M. de Seigneux propose l'amendement suivant :

« Les usages du commerce règlent tout ce qui concerne la nécessité et le conditionnement de l'emballage ; en cas de contestation, le juge de la gare expéditrice est compétent. »

M. de Savigny approuve cet amendement.

M. Gerstner en propose le renvoi à la Commission I, ce qui est adopté.

Art. 6. — M. Perl demande des explications sur la responsabilité de la Compagnie, lorsqu'un intermédiaire est chargé des formalités de douane.

M. de Savigny expose que la question des commissionnaires en douanes a donné lieu à des interpellations et à des débats au sein du Corps législatif en 1873 et 1876 à propos de difficultés survenues aux frontières d'Espagne et d'Italie, ainsi qu'à divers arrêts des Cours de Chambéry, de Turin et de Cassation. Il insiste pour que, dans le projet, on réserve à l'expéditeur la liberté complète de choisir tel intermédiaire qu'il lui conviendra.



M. de Seigneux explique que la différence entre les deux projets consiste en ce que le projet suisse oblige le chemin de fer de se charger des opérations de douane, mais qu'il donne à l'expéditeur le droit de désigner un intermédiaire, tandis que le projet allemand laisse aux chemins de fer, au cas où l'expéditeur n'aurait pas désigné d'intermédiaire, le droit d'en choisir un.

En ce qui concerne la responsabilité, si le chemin de fer agit comme intermédiaire auprès de la douane, il ne peut être responsable que comme mandataire pendant la durée de ces opérations ; une fois ces opérations terminées, le chemin de fer devient responsable comme transporteur.

M. le prof. Fick propose de maintenir le projet suisse ; éventuellement, si le projet allemand était accepté, de supprimer les mots : « Le chemin de fer n'est pas tenu d'examiner si les papiers sont exacts et suffisants », en ce sens qu'il soit réservé au tribunal compétent de décider s'il y a, ou non, faute de la Compagnie.

M. von der Leyen propose éventuellement de supprimer dans le projet suisse les mots : « Les chemins de fer sont tenus de publier dans leurs tarifs et de porter à la connaissance du public l'énoncé des pièces réclamées par les douanes. »

M. Fick, au nom de la délégation suisse, se range à cette proposition.

M. Mongenast appuie l'opinion suivant laquelle le chemin de fer n'est pas obligé de remplir pour le compte de l'expéditeur les opérations de douane, tout en lui donnant le droit de désigner un intermédiaire.

M. Villa estime que l'expéditeur doit pouvoir nommer un intermédiaire ; il recommande à la Commission I de préciser le temps pendant lequel la responsabilité du chemin de fer comme transporteur est suspendue.

M. le Président pose la question de savoir quelle responsabilité incombe à la Compagnie, alors qu'elle a choisi un intermédiaire pour le compte de l'expéditeur.

M. Gerstner répond que dans ce cas la compagnie n'est tenue que de la *culpa in eligendo*.

M. Mongenast propose d'ajouter le § suivant à la fin de l'art. 6 :

« Le destinataire aura toujours le droit de remplir à l'arrivée les formalités de douane et d'octroi, à moins de stipulations contraires dans la lettre de voiture. »

Cette proposition est appuyée par M. de Seigneux qui estime que l'on ne peut priver le destinataire de ce droit, alors que la marchandise est arrivée à destination.

Il est procédé à la votation sur ces divers amendements :

1<sup>o</sup> La Conférence, à l'unanimité, moins la voix de la délégation suisse, maintient l'alinéa : « Le chemin de fer n'est pas tenu d'examiner si les papiers sont exacts et suffisants. »

2<sup>o</sup> Le droit du chemin de fer, de désigner un intermédiaire pour le compte de l'expéditeur, est accepté par tous les délégués, sauf ceux du Luxembourg, des Pays-Bas et de la Suisse.

3<sup>o</sup> La Conférence est unanime sur la nécessité de déterminer le moment précis où la responsabilité de la Compagnie comme transporteur est suspendue et de renvoyer cette proposition à la Commission I.

4<sup>o</sup> La proposition Mongenast, concernant le droit des destinataires, est

adoptée par 5 voix, celle de la Belgique, de la France, de l'Italie, du Luxembourg et des Pays-Bas, et rejetée par 5 voix, celles de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Hongrie, de la Russie et de la Suisse. En conséquence, la question n'est pas résolue et sera reprise à l'occasion de la discussion de l'article 10<sup>a</sup>.

Art. 7. — La délégation suisse déclare se ranger à la rédaction allemande.

M. le Dr. Christ propose de remplacer dans le texte allemand le mot « Empfangsstation » par celui de « Bestimmungs-oder Ablieferungsstation. »

Renvoyé à la Commission I.

M. Perl fait remarquer que chaque station ne connaît pas tous les tarifs, en sorte que les dispositions de cet article seront difficiles à exécuter.

M. Pollanetz répond que ces difficultés pourront être évitées par le système des « Frankaturnoten ».

M. Gerstner fait la remarque, qu'il suffira aux employés des chemins de fer de connaître leurs tarifs internes et directs, pour les porter sur la lettre de voiture. Il appuie en outre l'avis de M. Pollanetz.

L'éclaircissement de cette question, sur le désir exprimé par M. Perl, est renvoyé à la Commission I. Le Président prie M. Perl de présenter lui-même à cette Commission les explications qu'il croira nécessaires.

Art. 8. — La délégation suisse déclare accepter la rédaction du projet allemand qui lui paraît plus complète. Il se réserve de revenir sur le § 3 de l'art. 8 à l'occasion de l'art. 29.

M. Pynappel propose l'amendement suivant à insérer après le second alinéa de l'art. 8 :

« Si le montant des frais du transport ne peut être fixé exactement au moment de l'expédition, l'Administration pourra exiger le dépôt d'une somme représentant approximativement ces frais. »

L'amendement est adopté, et l'article est renvoyé à la Commission I.

M. Mongenast pose la question de savoir, si la Compagnie qui reçoit des marchandises des mains de l'expéditeur sera tenue de lui payer des débours antérieurs ?

M. de Seigneux lui répond que dans son opinion cette obligation n'existe pas, attendu qu'il ne s'agit pas de frais de transport, mais de prétendus débours antérieurs à la création d'une lettre de voiture internationale. Il estime que cette réserve ne serait pas à sa place dans l'art. 8, mais qu'elle devrait être insérée, s'il y a lieu, dans l'art. 2.

M. Perl demande le renvoi de la question à la Commission I, en observant que le règlement des débours est une affaire qui ne concerne que les chemins de fer.

Sur la demande de M. le Président, M. Mongenast rédige son amendement comme suit :

« L'obligation de transport n'existe pas lorsqu'il s'agit d'expéditions en service direct grevées de débours antérieurs. »

Cet amendement est rejeté. Ont voté pour : la France, la Belgique, le Luxembourg et la Russie.

Art. 8<sup>a</sup> et § 5 du projet B. — M. Perl désire que le montant des remboursements ne soit pas limité.

M. Gerstner expose les motifs qui militent en faveur de la fixation d'un maximum et observe qu'en France l'obligation pour les Compagnies

d'accepter les marchandises contre remboursement n'existe pas, ce que M. de Savigny confirme.

M. Pynappel estime que la fixation d'un maximum est un système intermédiaire entre le remboursement facultatif et le remboursement obligatoire.

La Conférence décide, à l'unanimité, d'accepter le principe du remboursement obligatoire avec fixation d'un maximum et renvoie, sur la proposition de M. Saloff, à la Commission II la fixation de ce maximum.

La séance est levée à 4 heures 20 minutes.

*Les Secrétaires,*

DR. CHRIST.

G. DE SEIGNEUX.

---

#### 4<sup>e</sup> Séance. — Jeudi 16 Mai 1878 à 10 heures du matin.

PRÉSIDENCE DE M. LE CONSEILLER FÉDÉRAL J. HEER.

M. Gerstner fait l'observation que les rédactions allemande et française des premiers procès-verbaux ne concordent pas exactement entre elles. Il propose de ne pas adopter aujourd'hui ces deux procès-verbaux et de permettre en outre aux délégués de les modifier avant que les secrétaires en aient fixé la rédaction définitive. La Conférence accepte cette motion.

Art. 9. — La délégation suisse se range à la rédaction du projet allemand.

M. le Dr. Christ propose que l'acceptation des marchandises par la gare, ainsi que leur remise au destinataire ne puissent avoir lieu le dimanche ; il désire que la marche des trains de marchandises soit suspendue ce jour-là, pour donner aux employés des chemins de fer le repos nécessaire. Cette mesure répondrait non seulement aux intérêts physiques et moraux des employés, mais elle ne saurait qu'être utile à l'exploitation des Compagnies.

L'honorable secrétaire émet le vœu que la réception de toute espèce de marchandises à transporter par petite vitesse, ainsi que leur remise au destinataire soit suspendue le dimanche ; quant à celles transportées par grande vitesse, on pourrait fixer quelques heures dans la matinée pendant lesquelles elles pourraient être délivrées. Cette livraison ne pourrait avoir lieu qu'en gare.

En Angleterre, la marche des trains de marchandises est suspendue le dimanche. M. le Dr. Christ espère que les difficultés pratiques qui s'opposeraient à ce que les trains s'arrêtassent le samedi soir à une station remplissant les conditions nécessaires, ne seront pas insurmontables.

Une disposition qui suspendrait les délais de livraison le dimanche ôterait aux compagnies le prétexte que les trains de marchandises doivent marcher ce jour-là pour observer les délais fixés.

M. le Dr. Christ propose les amendements suivants :

1<sup>o</sup> A l'art. 1<sup>er</sup>, il faudrait ajouter : Aucune réception de marchandises par petite vitesse ne peut avoir lieu le dimanche.

2<sup>o</sup> Au paragraphe 6 des dispositions d'exécution, dernier alinéa : Les marchandises transportées par grande vitesse peuvent, par exception, être délivrées en gare pendant quelques heures prises dans la matinée du dimanche.



3° Au paragraphe 6, avant-dernier alinéa : Les délais de livraison pour les marchandises voyageant par petite vitesse ne courent pas le dimanche.

4° Les jours fériés, observés dans chaque pays, ne peuvent être pris en considération.

M. de Seigneux estime que ces dispositions ne peuvent s'appliquer qu'à l'acceptation et à la livraison des marchandises ; l'honorable secrétaire considère comme impraticable la suspension de la marche des trains le dimanche. Toutefois, pour n'empêcher aucun des Etats de prescrire cette suspension s'il le juge convenable et pour permettre aux compagnies de profiter de l'augmentation des délais qui en seraient la conséquence, il propose d'ajouter à l'article 9 de la Convention et au paragraphe 6 du Règlement un amendement ainsi conçu :

« Au cas où l'un des Etats aurait introduit dans sa législation, ou qu'il aurait été inséré dans les règlements des Compagnies des dispositions concernant la fermeture des gares de marchandises le dimanche ou même l'interruption des transports pendant ce jour, les délais de transport seraient augmentés d'autant. »

M. Pollanetz dit que l'opinion publique s'est prononcée en faveur du repos du dimanche pour les employés des chemins de fer, mais il suffirait d'introduire des dispositions analogues à celles du § 56 du Règlement allemand et autrichien. Les vivres, le bétail et les transports par grande vitesse, nécessaires à l'approvisionnement des villes, doivent être livrés le dimanche.

Le projet laisse à chaque Etat le droit de prendre les mesures qu'il jugera convenables pour le repos du dimanche. Les jours fériés doivent être mis sur le même pied que le dimanche, parce que dans chaque pays, bien qu'ils ne soient pas partout les mêmes, on les observe comme le dimanche.

Quant à la suspension de la marche des trains, elle est impraticable et n'apporterait aucun soulagement aux employés forcés de passer le dimanche dans une gare loin de leur domicile.

M. Leibfried combat la proposition de M. Christ, car, dit-il, si elle était admise, les marchandises confiées au transport international ne seraient pas livrées le dimanche, tandis que celles confiées au trafic interne, dans les pays où le repos n'est pas prescrit ce jour-là, pourraient être livrées.

M. Perl estime que les délais de livraison sont des délais maxima, de sorte qu'on pourrait toujours observer le repos du dimanche et des jours fériés. Il recommande la rédaction du projet allemand. Si l'amendement était voté, on ne pourrait pas, en tout cas, conserver la disposition qui exclut toutes les livraisons autres que celles en gare.

M. Villa est également partisan du projet allemand. Il déclare que l'Italie ne pourrait pas imposer par ses lois le repos du dimanche, ce qui porterait atteinte aux principes de son droit public et de la liberté, mais il croit cependant que, comme il y a des chemins de fer dont les livrets réglementaires contiennent des dispositions prohibitives de la réception et du transport des marchandises pendant les jours fériés, on doit, en respectant les usages et la liberté de tout le monde de consacrer le dimanche, adopter l'amendement de M. de Seigneux.

M. Mongenast désirerait beaucoup voir établir des dispositions assurant aux employés le repos du dimanche qui leur est, à tous points de vue, indispensable. Il propose l'amendement suivant :

« Les gares d'expédition et de destination ne sont obligées ni de recevoir ni de délivrer les marchandises le dimanche. »

Si une semblable disposition pouvait trouver place dans la Convention internationale, elle faciliterait singulièrement l'introduction de règles analogues dans les services intérieurs, si on parvenait à faire disparaître les difficultés techniques qui s'opposent à l'introduction immédiate de cette mesure.

M. Gerstner déclare que les efforts tendant à assurer aux employés des chemins de fer le repos corporel et spirituel qui leur est indispensable jouissent des sympathies de toute l'Allemagne.

Il faut d'ailleurs laisser à chaque Etat le soin de légiférer sur la question du repos du dimanche. La tâche de la Conférence est de chercher à écarter les difficultés qui s'opposent à la réalisation du but proposé. C'est ce que le projet allemand a cherché à atteindre par le dernier alinéa du § 6 du projet B. Il appartient à la Conférence de décider si les intérêts de l'exploitation des chemins de fer permettent de chercher à réaliser ces vœux.

L'honorable délégué propose de renvoyer cette question si importante à l'une des deux Commissions.

La discussion est close ; la question est renvoyée à la Commission II et la votation ajournée.

M. Pollanetz. — Jusqu'à présent, la question de la répartition des délais totaux de livraison avait été abandonnée aux règlements particuliers et aux conventions des chemins de fer ; les délais de transports sont calculés d'après la longueur des voies ferrées sur lesquelles se font ces transports. Il est nécessaire de prendre une décision analogue. Il propose d'ajouter à cet article le troisième alinéa suivant :

« Au cas où plusieurs chemins de fer sont chargés du même transport, les délais totaux de livraison sont répartis de manière à ce que le délai d'expédition soit attribué par moitié à la gare expéditrice et à la gare de destination ; les délais de transport sont répartis en raison de la longueur des voies ferrées des chemins de fer chargés du transport »

L'honorable délégué propose de renvoyer l'examen de cette question à la Commission II.

M. le Dr. Leibfried. — La rédaction de l'article laisse douteuse la question de savoir si un chemin de fer pourrait profiter du délai économisé par un autre chemin de fer, lorsque lui-même aurait eu des retards.

M. Gerstner répond que c'est ce qui arrivera si un seul et unique délai a été fixé. Les dispositions d'exécution ne fixent pas les délais en eux-mêmes, mais seulement un maximum de durée pour ces délais.

M. Perl ne croit pas nécessaire de renvoyer cette question à la Commission, car la Convention ne saurait rien créer pour ce qui concerne les unions entre compagnies.

M. Pollanetz répond qu'il ne s'agit pas de la question des unions entre compagnies, mais que son amendement est indispensable pour le transport international.

L'amendement est renvoyé à la Commission II.

M. de Savigny expose le système français en matière de délais. Après avoir analysé les dispositions de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866 qui régit cette matière, principalement en ce qui concerne la grande vitesse, et signalé la rapidité comparative des transports à grande vitesse en France, il exprime la pensée que les délais maxima tels qu'ils sont fixés par le § 6

du projet de dispositions à émettre pour l'exécution du traité sont trop étendus. Comme en France les délais sont plus restreints, ces maxima trop élevés ne profiteraient qu'aux administrations de chemins de fer étrangers. L'honorable délégué propose de renvoyer l'examen de cette question à la Commission II.

Cette proposition est adoptée.

Art. 10. — M. le Prof. Fick dit que c'est ici que les deux projets présentent les différences les plus profondes; les deux questions à traiter sont les suivantes : A qui appartient le droit de disposition avant l'exécution du contrat de transport ?

Quel lieu déterminera le for et contre quel chemin l'action devra-t-elle être intentée ?

Messieurs de Seigneux et Christ ont cherché à résoudre la question en faisant dépendre le droit de disposition et la désignation du for d'une clause inscrite dans la lettre de voiture.

Si la clause inscrite donne ce droit au destinataire, c'est à lui qu'appartient le droit de disposition, et c'est le lieu de destination qui devient le for ; si c'est à l'expéditeur que le droit a été accordé, c'est lui qui a le droit de disposition et le lieu d'expédition devient le for.

La délégation suisse estime que ce système peut être suivi en ce qui concerne le droit de disposition ; mais en ce qui concerne la détermination du for, elle préfère le système du projet allemand qui laisse le choix entre la gare d'expédition, la gare de destination et la gare qui se trouve en faute.

L'honorable orateur déclare ne pas maintenir le projet suisse en ce qui concerne la détermination du for ; mais il le recommande en ce qui concerne le droit de disposition. Il peut se faire que l'expéditeur et le destinataire intentent tous deux une action ; mais il est fort à désirer dans l'intérêt du commerce qu'une disposition soit prise protégeant l'acheteur de la marchandise contre ce droit de disposition du vendeur, qui pourrait lui porter préjudice.

1. On pourrait adopter le système des connaissements ; mais il est repoussé comme l'a fait remarquer M. Perl, aussi bien par les compagnies que par le public.

2. Le système qui consiste à délivrer des duplicata de la lettre de voiture se rapproche du connaissement en ce sens que le détenteur du duplicata a seul le droit de disposer de la marchandise. C'est ce qu'ont reconnu les Tribunaux de commerce français ; mais la Cour de cassation n'a pas encore adopté expressément cette jurisprudence. Il n'y a qu'en Hongrie que ce système (article 404 du Code de commerce), recommandé d'ailleurs par l'Association industrielle et commerciale de Genève, soit suivi.

3. Le projet suisse permet, comme ces deux systèmes, au destinataire de payer la marchandise avec sécurité et de la revendre ; l'expéditeur se fait délivrer un double de la lettre de voiture qui constate qu'elle ne contient aucune clause réservant à l'expéditeur le droit de disposer de la marchandise ; il l'envoie au destinataire qui peut alors librement disposer de la marchandise. La compagnie doit s'assurer s'il existe une réserve quelconque et il ne peut y avoir lieu au moindre trouble dans l'exploitation.



M. le professeur Fick conclut donc au maintien du système du projet suisse en ce concerne le droit de disposition.

Il propose éventuellement l'amendement suivant :

« Au cas où l'expéditeur aurait obtenu de la Compagnie un duplicata de la lettre de voiture, il ne pourra modifier ses instructions premières que s'il restitue le duplicata ou si le destinataire refuse la marchandise. »

Si l'expéditeur a perdu le duplicata, il perd le droit de disposer seul de la marchandise et doit supporter les conséquences de cette perte.

M. le Dr. Herich, se plaçant au point de vue de la pratique, déclare admettre pleinement les dispositions du projet allemand, parce qu'il pense que c'est le seul susceptible d'être universellement adopté. Les commerçants, dans les pays qui se servent des règlements d'exploitation allemands, ont pleinement accepté ce principe, et l'on peut en conclure qu'il n'entrave pas les intérêts du commerce. L'honorable délégué voudrait toutefois traiter la question de savoir s'il ne serait pas possible de répondre au désir que les commerçants ont exprimé à plusieurs reprises depuis une dizaine d'années de voir créer un titre négociable, donnant au porteur le droit de disposer d'une marchandise en cours de route. Lors des délibérations sur le Projet du Code de commerce allemand, ce n'est qu'en troisième débat, sur la proposition du Wurtemberg, qu'on décida d'adopter des dispositions sur le droit de transport des chemins de fer. Depuis lors la théorie et la pratique ont conduit à demander des réformes partielles de ces dispositions. La preuve en est que le projet allemand a laissé de côté les indemnités normales que le Code de commerce laissait facultatives, tandis que les règlements d'exploitation les rendent obligatoires pour le public. Sans aucun doute il serait utile au commerce que le droit laissât de côté les indemnités normales, à condition que cet abandon n'ait pas pour conséquence l'élévation des tarifs. La question de savoir s'il est absolument nécessaire de renoncer aux indemnités normales alors qu'on ne laisse qu'à l'expéditeur la possibilité d'obtenir des dommages intérêts évalués d'après la déclaration de valeur qu'il aura faite, est douteuse. Si l'on veut réformer sur ce point la loi sur les transports par chemins de fer, une réforme serait beaucoup mieux justifiée là où tôt ou tard elle pourrait faire l'objet de réclamations fondées. Il faut faire du récépissé de remise et du double de la lettre de voiture un titre négociable pour l'expéditeur; la théorie et la pratique sont d'accord pour en recommander la création. Les compagnies de chemins de fer y sont opposées parce que la création de papiers pareils leur paraît incommode; l'analogie qui existe entre la création de ces papiers et le droit d'entrepôt est assez forte pour lever les scrupules des juriconsultes.

Ce n'est là d'ailleurs qu'une question de temps; il est réservé à l'avenir de voir changer le titre que représente le récépissé en un papier négociable.

L'honorable délégué se déclare donc partisan du système préconisé par le projet allemand; car le but que poursuit l'honorable orateur ne pourrait être atteint par l'insertion des clauses proposées par les autres délégués. Si le système du projet allemand était accepté, système que le Code de commerce hongrois de 1875 a adopté, il proposerait l'amendement suivant :

« Si il a été remis un récépissé, le droit de disposer de la marchandise compété au détenteur du récépissé. »

M. Perl se déclare en principe partisan du projet allemand vu que dans beaucoup de cas ni l'expéditeur ni le destinataire ne sont propriétaires de la marchandise; l'honorable délégué ne peut s'imaginer qu'une personne autre que l'expéditeur qui a conclu un contrat avec le chemin de fer ait le droit de disposer de la marchandise. Mais il croit devoir déclarer que la délégation russe se prononcerait toutefois en faveur de l'amendement Fick, sauf quelques changements, si l'amendement suivant n'était pas accepté :

« Lorsqu'un récépissé a été donné à l'expéditeur, celui-ci ne pourra disposer de la marchandise que s'il remet ce récépissé à la gare d'expédition, sinon le droit de disposition passe au destinataire. En tout cas, la marchandise ne peut être remise par la gare destinataire que contre remise du récépissé. »

M. de Seigneux croit devoir dire quelques mots sur la question, puisque le système adopté par le projet suisse est celui qu'il a proposé dans le mémoire qu'il a présenté au Conseil fédéral. Il faut d'abord remarquer qu'aucune législation, sauf la législation allemande, ne contient des dispositions spéciales concernant le droit de disposition de l'expéditeur et respectivement du destinataire. La jurisprudence a dû s'occuper de cette question, et elle l'a fait d'une manière si variée qu'il n'y a réellement aucune règle applicable. Cependant il est de toute nécessité que ce droit de disposition soit bien déterminé, et il est donc indispensable qu'il soit inséré dans la convention internationale.

Le projet suisse est fondé sur cette idée que les marchandises transportées appartiennent à trois catégories distinctes : 1° Les marchandises vendues livrables en gare de départ. 2° Les marchandises dont l'expéditeur a conservé la propriété. 3° Les marchandises expédiées par un commissionnaire pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire. Dans cette idée, il faut laisser aux parties le droit d'indiquer dans la lettre de voiture quelle est celle des parties qui a le droit de donner des ordres ultérieurs, parce que cette mention dépendra nécessairement des conventions intervenues entre les parties. Le transporteur ne s'occupe pas de ces conventions auxquelles il reste étranger. Il est seulement tenu par la lettre de voiture. Le projet suisse est parti de cette idée qu'à défaut de mention sur la lettre de voiture, il serait présumé que le destinataire peut seul disposer de la marchandise, mais cette présomption n'est pas absolue, et si l'on veut l'admettre en faveur de l'expéditeur, l'orateur ne s'y oppose pas, mais il désirerait donner au moins la possibilité au destinataire d'avoir des droits sur la marchandise qui est sa propriété et qui voyage à ses périls et risques. Le système proposé par Messieurs les délégués allemands aurait cet inconvénient, c'est que si la marchandise est perdue en cours de route, le destinataire ne sait à qui s'adresser pour en réclamer la délivrance ou le prix; car s'il s'adresse au chemin de fer, celui-ci lui répondra qu'il ne connaît que l'expéditeur, et d'autre part il lui sera répondu par celui-ci que la marchandise a été vendue livrable en gare de départ aux risques et périls du destinataire. C'est pour prévenir cette difficulté que l'orateur propose éventuellement l'amendement suivant :

« Art. 10. — En principe, c'est à l'expéditeur qu'appartient le droit de donner des ordres ultérieurs, tant que le destinataire n'a pas été prévenu de l'arrivée de la marchandise par une lettre d'avis émanée du dernier voiturier ou que la marchandise n'est pas encore arrivée à destination. Mais

si l'a été prévu dans la lettre de voiture que c'est au destinataire à donner des ordres à la Compagnie, lui seul a le droit de donner des ordres ultérieurs et les Compagnies chargées du transport doivent les exécuter. Les ordres de l'expéditeur et du destinataire doivent être remis par écrit à la gare d'expédition. »

M. le Dr. Meyer. L'art. 10 a été inséré dans le projet allemand parce que ses dispositions n'augmenteront pas le nombre des difficultés et n'ont rien de contraire au droit commun, auquel on n'a voulu apporter aucune modification ; le principe de l'art. 10 est admis dans le droit français aussi bien que dans le Code de commerce allemand ; il existe par conséquent chez le plus grand nombre des Etats ici représentés. D'après ce principe, l'expéditeur seul a le droit de disposer de la marchandise en cours de route, et cela aussi longtemps que ce transport n'est pas effectué, que la Compagnie n'a pas remis la lettre de voiture au destinataire, ou que le destinataire n'a pas intenté une action en délivrance de la lettre de voiture, ou de la marchandise.

C'est un principe simple que les propositions de la délégation suisse et l'amendement de Monsieur de Seigneux n'auraient pu que compliquer ; car d'après ces deux propositions, c'eût été tantôt le destinataire tantôt l'expéditeur qui eussent eu le droit de disposer de la marchandise en cours de route. L'introduction de ce système n'a pas été jusqu'à présent réclamée par le commerce ; les motifs qui justifieraient la création de pareilles dispositions ne sont pas suffisants. Il n'est pas dit que ce soit toujours l'expéditeur qui soit le vendeur et le destinataire qui soit l'acheteur de la marchandise ; il est complètement indifférent de savoir qui est le propriétaire ; la Compagnie d'ailleurs ne saurait être à même de l'apprendre. Le système de M. de Seigneux ne pourrait valoir pour tous les cas, parce qu'il n'offre pas la possibilité de pouvoir modifier si les circonstances l'exigent, pendant que la marchandise est en cours de route, les ordres donnés avant le transport.

L'honorable délégué se prononce aussi contre l'amendement de M. Perl. Pourquoi, si l'expéditeur fait voyager la marchandise par une autre route, le droit de disposition passerait-il au destinataire ? Quid, en outre, si l'expéditeur change le destinataire ? La seconde proposition de M. Perl ne se déduit pas de la première. Sa troisième proposition donne au récépissé le caractère du connaissance ; il serait oiseux de répéter les motifs qui s'opposent à l'adoption de cette idée.

L'orateur se contente de faire remarquer qu'en cas de perte du récépissé, il faudrait comme pour la lettre de change commencer une procédure en amortissement ; cette procédure ne peut être faite en peu de temps, et avant qu'elle soit terminée, il n'y aura pas possibilité de se faire délivrer la marchandise, si ce n'est en donnant caution.

M. Steinbach estime qu'il ne faut pas perdre de vue que d'après le droit en vigueur dans les pays représentés en Conférence, le contrat de transport n'est conclu qu'entre l'expéditeur et le voiturier ; par conséquent, (ce n'est qu'entre ces deux contractants que le contrat vaut. Les tiers, parmi lesquels se trouve le destinataire, ne peuvent acquérir aucun droit résultant de la conclusion de ce contrat ; c'est dire qu'il est impossible au destinataire d'acquérir des droits réels sur la marchandise transportée. C'est là le principe qu'il faut maintenir, puisqu'il est de droit dans les



Etats qui se sont jusqu'à présent opposés aux contrats dits « en faveur des tiers. »

En ce qui concerne le caractère juridique du contrat de transport, les rapports juridiques qui peuvent exister entre l'expéditeur et le destinataire n'ont aucune espèce d'importance. Il est possible que ce soit le destinataire qui soit le propriétaire de la marchandise ; il est possible qu'au contraire le destinataire ne soit que le commissionnaire de l'expéditeur et que ce ne soit qu'en cette qualité que les marchandises lui soient envoyées. Les Compagnies n'ont pas à s'inquiéter de ces rapports juridiques ; elles ne connaissent que l'expéditeur, c'est avec lui qu'elles ont contracté et on ne saurait les forcer à entrer en rapports juridiques avec le destinataire qui leur est étranger.

On ne saurait non plus faire de l'expéditeur le mandataire du destinataire. Outre que cette présomption n'est fondée que pour un petit nombre de cas spéciaux, ce mandat dont les Compagnies n'ont aucune connaissance ne saurait ni leur nuire ni leur profiter.

A cette question se rattache en outre une matière très importante ; les objections faites au contre-projet allemand consistent à demander que le destinataire puisse acquérir certains droits, résultant soit d'un titre, soit de l'insertion d'une clause dans la lettre de voiture. D'après l'honorable délégué, l'adoption d'une de ces propositions entraînerait cette conséquence que la lettre de voiture perdrait complètement son véritable caractère juridique. D'après le droit existant dans tous les Etats représentés à cette Conférence, la lettre de voiture n'est qu'un moyen de preuve. Elle prouve que le contrat est formé et quels sont les droits qui en résultent. L'existence du contrat de transport est complètement indépendante de l'existence d'une lettre de voiture. Le contrat lui-même peut être prouvé par toute espèce de moyen de preuve.

Au cas où, soit la remise au destinataire d'un double de la lettre de voiture ou d'un récépissé, soit l'insertion d'une clause dans la lettre de voiture, devrait avoir les effets que quelques orateurs voudraient leur attribuer, la lettre de voiture perdrait son caractère de moyen de preuve pour acquérir celui de titre donnant le droit de disposer de la marchandise. Le détenteur de ce titre ou celui qui y serait nommé aurait le droit absolu de disposition sur la marchandise.

Ce serait donner à la lettre de voiture un caractère se rapprochant de celui du connaissance. On ne saurait admettre la proposition de quelques délégués consistant à donner à la lettre de voiture tantôt un caractère, tantôt un autre. Dans chaque contrat de transport, les rapports juridiques des contractants seraient ainsi différents. On arriverait par ce moyen à causer les plus graves préjudices à l'exploitation des chemins de fer.

On dit partout que le système du connaissance n'est plus employé par les Compagnies. C'est au législateur qu'incombe le soin de créer des titres de ce genre représentant des choses désignées, lorsque les intérêts du commerce le réclament. La création de titres pareils, qui à côté de grands avantages offrent de graves inconvénients, ne répond à aucun besoin exprimé. Il faut dans ces cas qu'un besoin impérieux ait réclamé une réforme aussi profonde de la législation.

C'est pour ces motifs que la délégation autrichienne adopte pleinement les dispositions du projet allemand sur ce sujet.

M. Leidfried estime que le projet suisse est plus conforme au droit com-

mun que le projet allemand. Le premier fait dépendre la solution de la question du droit de propriété : c'est le système qui s'applique le mieux au sujet traité.

M. Villa. — La Conférence a pour but de régler le contrat de transport international par chemin de fer. L'honorable délégué démontre que les rapports juridiques naissant de ce contrat regardent exclusivement l'expéditeur et le voiturier. On ne pourrait donner au destinataire aucun droit sur la marchandise pendant le transport qu'en créant d'énormes difficultés et en altérant profondément le caractère du contrat. Les chemins de fer ne connaissent pas le destinataire ; ce dernier ne connaît pas le contrat de transport et c'est lui pourtant qui aurait à donner des ordres !

Le projet du Code de commerce italien adopte le système allemand.

M. Lejeune appuie la rédaction du projet allemand. Les circonstances qui mettent l'expéditeur en relations avec le destinataire, les motifs qui provoquent l'envoi de la marchandise, les rapports contractuels entre l'expéditeur et le destinataire, la question de savoir à qui appartient la propriété de la marchandise sont choses absolument étrangères au transporteur. Le transporteur a conclu un contrat, il ne connaît que son co-contractant, l'expéditeur, et, à son égard, le destinataire est un tiers. Pour lui toutes les questions de propriété, au sujet de la marchandise, se résument dans la règle de droit qui veut qu'en fait de meubles la possession vaille titre et, au point de vue de la propriété de la marchandise, il ne connaît, non plus, que l'expéditeur. Sans doute, il serait excellent que le contrat de transport pût s'adapter à toutes les situations qui feront que tantôt le destinataire, tantôt l'expéditeur ou même le propriétaire qui ne sera ni expéditeur, ni destinataire, aura intérêt à pouvoir disposer de la marchandise en cours de route, mais ce *desideratum* rencontre aujourd'hui de véritables impossibilités. On ne peut songer à astreindre les exploitations de chemins de fer à se conformer aux ordres qui pourraient leur être transmis concurremment par l'expéditeur et par le destinataire et dont l'exécution assujettie à la promptitude des opérations de chemins de fer présenterait des difficultés insurmontables et aboutirait inévitablement à des erreurs et à des complications judiciaires.

On a parlé des connaissements ; mais la rapidité des transports par chemins de fer atténue singulièrement pour les expéditeurs et les destinataires les inconvénients auxquels le connaissement transmissible est destiné à remédier et les lenteurs des transports maritimes rendent faciles, pour le transporteur, les opérations que la création de ce document lui impose et qui seront impossibles dans l'exploitation des chemins de fer, aussi longtemps que de nouveaux progrès n'en auront pas perfectionné les rouages.

M. Pynappel appuie l'amendement de M. de Seigneux dont le but principal lui paraît être d'introduire un moyen pour mettre d'accord le droit réel résultant des rapports juridiques qui existent entre l'expéditeur et le destinataire. Par ce moyen le droit résultant du contrat de transport pourra correspondre avec la propriété ou sa transmission.

M. Kilény croit devoir faire observer à ceux qui ont cité le fait qu'en Hongrie le Code de commerce donne au détenteur du récépissé le droit de disposer de la marchandise, que cette règle n'a pas passé du Code de commerce dans les règlements d'exploitation des chemins de fer. Le commerce en Hongrie n'en fait aucun usage. L'orateur désire préciser la manière de voir de la délégation hongroise ; elle appuie pleinement les dispositions du

projet de la délégation allemande à ce sujet, mais elle ne s'opposerait pas éventuellement à un amendement conçu dans un sens plus large, comme celui qu'a proposé l'honorable M. Herich.

A la votation, l'article 10 du projet allemand est adopté sans modification par toutes les délégations excepté celles du Luxembourg, des Pays-Bas et de la Suisse.

La Conférence décide que la journée du vendredi 17 mai sera abandonnée aux Commissions.

La séance est levée à 4 heures 3/4.

*Les Secrétaires :*

Dr. CHRIST.

G. DE SEIGNEUX.

### 5<sup>e</sup> Séance. — Samedi 18 mai 1878, à 9 heures du matin.

PRÉSIDENTE DE M. LE CONSEILLER FÉDÉRAL J. HEER.

Les présidents des Commissions, MM. Gerstner et Mongenast, annoncent que leurs rapports seront lus à une prochaine séance.

Art. 10<sup>a</sup>. — MM. Saloff, Mongenast et de Savigny demandent des explications sur la portée de cet article.

M. Meyer répond que cet article est extrait textuellement du Code de commerce allemand et qu'il donne au destinataire la possibilité de mettre la marchandise à l'abri de perte ou de détérioration ; cet article n'a d'ailleurs rien de contraire aux dispositions de l'art. 10, puisqu'il ne s'agit pas ici du droit de disposition.

MM. Mongenast et Villa proposent le rejet de cet article. Ce dernier le trouve même dangereux. La Compagnie, qui ne connaît pas le destinataire, ne peut pas être obligée de recevoir les ordres de cette personne qui lui est étrangère ; c'est pourquoi l'article 10<sup>a</sup> est en contradiction avec l'article 10.

M. Perl est du même avis. Il est fort difficile de savoir où se trouve au juste la marchandise en cours de route. L'honorable délégué ne voit pas quelle est la nécessité pratique de cet article, qui ne pourrait donner lieu qu'à des conflits.

M. Pollanetz considère comme très utile une disposition qui permettrait au destinataire de prendre des mesures conservatoires, par exemple, dans le cas où il s'agirait d'envois de vins, de marchandises qui réclament des soins particuliers. Il ne considère pas d'ailleurs cet article comme très important, puisqu'il est évident que ces mesures conservatoires peuvent toujours être prises.

M. Herich regarde cet article comme fort utile ; l'honorable délégué pense que ces mesures conservatoires ne peuvent en aucune façon empiéter sur le droit de l'expéditeur.

M. Leibfried s'oppose à l'admission de cet article, parce qu'il est inutile de donner soit à l'expéditeur soit au destinataire le pouvoir de prendre des mesures conservatoires, puisque le transporteur, comme tel, est obligé de prendre les mesures conservatoires nécessaires.

M. Mongenast ajoute que les ordres, qui seraient transmis aux chemins de fer en vertu de cet article, donneraient lieu à des confusions et à des erreurs. L'exécution en incomberait à des employés subalternes, qui



apprécieraient difficilement jusqu'à quel point les mesures réclamées par le destinataire seraient conformes à la disposition proposée.

M. Kilény estime que, si le destinataire apprend que la marchandise est en péril, il doit avoir la possibilité de prendre les mesures conservatoires nécessaires.

M. Fick propose le maintien de cette disposition. On ne saurait donner aux Compagnies le droit de ne pas exécuter les ordres du destinataire, comme dans le cas où l'expéditeur n'est plus intéressé au sort de la marchandise. Cet article est jusqu'à un certain point un contre-poids au système contraire du Code de commerce allemand ; c'est une disposition adoptée d'ailleurs dans cette loi elle-même.

L'art. 10 <sup>a</sup> est rejeté contre les votes de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Hongrie et de la Suisse.

Art. 10 <sup>b</sup>. — M. de Seigneux propose l'amendement suivant :

« Le chemin de fer dernier transporteur est tenu d'aviser le destinataire de l'arrivée de la marchandise en gare de destination. »

M. Gerstner explique que l'article 12 abandonne à la loi du lieu de destination tout ce qui concerne la lettre d'avis, car ce qui touche à la lettre d'avis dépend des dispositions législatives des différents pays.

L'amendement n'étant pas appuyé, l'art. 10 <sup>b</sup> est adopté sans modification.

Art. 10 <sup>c</sup>. — Un long débat s'élève sur la teneur de cet article, en particulier sur la question de savoir s'il ne vaudrait pas mieux remplacer dans le texte français le mot « acceptation » par celui de « réception » ou de « remise ». Pendant le cours de la discussion, M. Lejeune propose l'amendement suivant au texte français :

« La remise de la marchandise et de la lettre de voiture donne action au chemin contre le destinataire pour le montant des créances résultant du contrat de transport. »

A la votation, l'article est renvoyé par 7 voix contre 3 à la Commission I qui en fera l'objet de ses délibérations et proposera toutes les modifications qui lui paraîtront convenables en tenant compte des observations présentées. La Conférence est unanime sur la question de principe.

Art. 11. — A la demande de M. de Savigny, qui ne s'explique pas très bien ce que signifient les mots « frais préparatoires », M. Gerstner répond qu'il peut arriver qu'un expéditeur retienne des wagons pour un envoi, auquel il peut renoncer par la suite. Il est équitable, en ce cas, de rembourser au chemin de fer les frais et débours que lui a occasionnés l'acheminement de ces wagons.

M. de Savigny admet cette explication.

La Conférence adopte l'art. 11 modifié comme suit par M. Lejeune :

« Si le transport est temporairement empêché ou interrompu par force majeure ou cas fortuit quelconque, l'expéditeur ne sera pas tenu d'attendre que l'obstacle soit levé. »

Art. 12. — M. Fick. — Le projet suisse abandonnait à chaque législation particulière le soin de régler ce qui concerne le droit de gage et de rétention. Si le projet allemand réussit dans sa tentative de créer une disposition uniforme sur ce point, la Suisse en approuverait le résultat. Mais si la rédaction du projet suisse est adoptée, l'orateur propose de dire expressément dans l'art. 12 que le soin de déterminer les droits de gage et de rétention appartient à chaque Etat.

Si le principe du projet allemand était adopté, l'orateur propose de ne pas voter le délai de 3 jours qui est fixé par l'art. 12<sup>a</sup> et 12<sup>d</sup>.

M. Meyer. — Le projet suisse laisse intacts le droit et la procédure à suivre, tels qu'ils sont promulgués dans chaque pays; le projet allemand, considérant qu'il est de haute utilité de réglementer sur ce point le droit d'une manière uniforme, ne laisse subsister pour chaque pays que la procédure,

M. Villa préfère la rédaction du projet suisse. Une législation uniforme sur les droits de gage et de privilège serait en opposition avec les dispositions législatives de chaque pays. Il serait plus sage de ne pas aller aussi loin dans ces modifications.

M. Alexy adopte le projet allemand parce qu'il tranche la question par un principe très simple; ce qui écarte les difficultés qui ne manqueraient pas de surgir si on voulait, pour ce qui concerne ce droit de gage, s'en référer aux lois des pays que la marchandise parcourt, comme le propose le projet suisse. Il est nécessaire que la Convention légifère aussur ce point, parce que l'uniformité du transport l'exige aussi en cette circonstance.

M. Lejeune fait remarquer que, quant à l'institution du droit de gage, la disposition proposée se borne à consacrer un principe qui est de droit commun. Elle innove seulement en tant qu'elle crée un droit de suite. Il importe que le Traité règle les conséquences du droit de gage et n'abandonne pas aux lois des divers pays la question du droit de suite. La réciprocité internationale est une règle essentielle en matière de privilèges et d'hypothèques et une réciprocité parfaite est indispensable pour un droit de gage qui résulte d'un contrat international. M. Lejeune appuie la disposition relative au droit de suite, mais il propose de supprimer les mots « ou chez un tiers qui le détient pour lui » de l'art. 12<sup>a</sup> *in fine*.

M. Perl appuie la disposition du projet allemand et l'amendement de M. Lejeune; mais il fait remarquer que le droit de gage du transporteur ne doit en aucun cas nuire aux droits correspondants de la douane.

M. Meyer estime qu'il est parfaitement possible de régler uniformément dans ce Traité tout ce qui concerne le droit de gage du voiturier. L'honorable délégué cite comme exemple l'Allemagne, où, sans qu'il y ait un droit civil uniforme, un droit commercial unique règle ce qui concerne le droit du voiturier. L'honorable délégué estime aussi que ce droit de gage ne devra préjudicier en rien aux droits de la douane.

M. Gerstner. — L'Allemagne aurait désiré voir la matière uniformément réglée et elle considère les dispositions proposées comme bonnes, puisqu'elles sont conformes au droit généralement adopté. Mais elle adopterait aussi une solution meilleure de la question.

M. Villa considère comme d'une exécution difficile la disposition qui veut que le droit de gage du chemin de fer prime tous les autres, car dans chaque pays les droits de privilège sont classés d'une manière différente.

M. le Président propose de voter d'abord sur la question de principe, savoir :

La Conférence adopte-t-elle le projet de la délégation suisse qui abandonne le soin de régler le droit de gage aux lois de chaque pays, ou le système contraire du projet allemand?

Par 8 voix contre 2, celles de la France et de l'Italie, la Conférence adopte le système allemand.

Art. 12<sup>a</sup>. — M. Alexy expose les motifs qui ont fait écarter, lors des

délibérations sur le Code de commerce hongrois, quelques dispositions de l'art. 409 du Code de commerce allemand. Il propose de retrancher dans cet article les mots « il (le droit de gage) continue même après la livraison pourvu que le chemin de fer le fasse valoir en justice au plus tard le troisième jour. »

M. Herich dit que, même en France, tout ce qui touche au droit de gage et de privilège est excessivement controversé et difficile.

M. de Seigneux estime que ce droit de suite ne peut être adopté, car en droit français la propriété est acquise par le seul effet du consentement sans qu'on s'attache à la tradition. Des difficultés nombreuses s'élèveraient entre l'expéditeur, le destinataire et le chemin de fer.

M. Pynappel propose de remplacer le mot de « gage » par celui de « privilège », parce que le droit de gage, notamment en droit hollandais, donnerait au chemin de fer des pouvoirs trop étendus.

M. de Savigny dit que le législateur français a garanti au voiturier le paiement du prix de transport par un privilège spécial prévu à l'art. 2102 du Code civil et par un droit de rétention sur les objets transportés organisé par l'article 106 du Code de commerce. Il indique la différence qui existe entre ces deux garanties. Il expose les controverses qui se sont élevées au sujet de la portée à donner à ce privilège et sur le point de savoir si ce droit survit à la dépossession; les auteurs et la jurisprudence inclinent aujourd'hui vers la négative. Il serait préférable, suivant lui, puisque le principe d'un droit réel quelconque vient d'être admis, de se prononcer en faveur d'un droit de privilège, sauf à résoudre le point controversé dans ce sens que la livraison des marchandises éteindrait le droit du transporteur. Dans tous les cas, l'ordre de priorité en cas de concours de privilèges spéciaux entre eux donnant lieu en France à des divergences, il pense qu'il ne serait peut-être pas prudent de compliquer ces difficultés par des dispositions telles que celles de l'article 12<sup>e</sup> *in fine*.

M. de Seigneux. — Nous ne nous occupons pas des formalités nécessaires à l'exécution de ce droit de gage, comme les ventes forcées, etc. L'idée du privilège et du droit de suite doit être rejetée : l'idée de gage repose sur la détention de la marchandise ; et c'est à cette conception que nous devons nous arrêter. Dans la plupart des législations, le créancier gagiste passe avant les créanciers privilégiés.

M. Gerstner est aussi d'avis que le droit du chemin de fer ne puisse être qu'un droit de gage. Il propose la rédaction suivante du texte français : « Ce droit de gage prime tous les autres droits de gage. »

M. de Seigneux répond qu'il existe une grande différence entre le droit de gage et le droit de rétention ; le droit de rétention ne donne aucun privilège sur le prix de la vente de l'objet, tandis qu'au contraire le créancier gagiste a un privilège sur le prix. Il nous suffirait d'adopter l'art. 2073 du Code civil en ce qui concerne le droit du voiturier en restreignant son droit à une détention.

Le dernier alinéa de l'art. 12<sup>a</sup> est supprimé par toutes les délégations, sauf celles d'Allemagne, d'Autriche et de Belgique, et l'article est adopté.

Art. 12<sup>b</sup>. — M. de Seigneux propose de réunir en un seul les articles 12<sup>b</sup> et 12<sup>d</sup>, et de les rédiger ainsi :

« Art. 12<sup>b</sup>. — Le chemin de fer dernier transporteur doit faire valoir



les droits de gage pour la totalité de la créance de transport ; à défaut de l'avoir fait, il perd tout recours contre les transporteurs précédents. »

Un long débat s'élève à propos des dispositions contenues dans les art. 12<sup>b</sup> jusqu'à 12<sup>d</sup> ; sur la proposition de M. Perl, la question est renvoyée à la Commission I.

La séance est levée à 12 h. 1/2.

*Les Secrétaires :*

Dr. CHRIST.

G. DE SEIGNEUX.

**6<sup>e</sup> Séance. — Lundi 20 mai 1878, à 10 heures du matin.**

PRÉSIDENCE DE M. LE CONSEILLER FÉDÉRAL J. HEER.

Art. 13. — Adopté à l'unanimité.

Art. 14. — M. Lajeune pense que l'application de la règle établie par cet article donnera lieu à des contestations sans aucune utilité. Il vaut mieux laisser aux Tribunaux le soin d'ordonner les constatations et de les régler et ne pas imposer aux chemins de fer l'obligation d'en prendre l'initiative.

M. Gerstner. — L'obligation dont serait tenu le chemin de fer de faire immédiatement des recherches profiterait beaucoup au public ; l'expertise judiciaire occasionne des frais considérables et se fait en outre, dans beaucoup de cas, trop tard pour bien établir l'état des faits.

M. Perl fait remarquer que dans la traduction française le mot « authentique » doit être remplacé par celui d'« officiel. »

M. Fick. — L'art. 14 du projet allemand traite de questions complètement différentes de celles dont s'occupe l'art. 14 du projet suisse. Le projet suisse traite la question dont parle l'art. 29 du projet allemand sous la rubrique de l'extinction des actions résultant du contrat de transport.

Pour le reste, la délégation suisse se rallie à la rédaction du projet allemand.

M. Mongenast estime que ces dispositions ne devraient pas être insérées dans la Convention, et qu'en tous cas elles devraient être réservées aux règlements des Compagnies.

M. Rutz recommande la disposition du projet allemand comme étant aussi favorable au public qu'aux Compagnies. Chaque administration de chemin de fer procède aujourd'hui à ces constatations, et jamais communication de ces pièces n'est refusée au public.

M. de Seigneux pense que l'art. 14 du projet suisse doit être discuté à part, et que l'art. 14 du projet allemand doit être réuni avec l'art. 13 du même projet. Il demande, en outre, si le destinataire a le droit de visiter la marchandise avant d'avoir payé les frais de transport, ou si cette visite ne peut avoir lieu qu'après le paiement ?

M. Gerstner répond que cette question devra être résolue lors de la discussion que soulèvera l'art. 29.

M. Perl propose l'amendement suivant :

« En cas de perte totale ou partielle, d'avarie ou de retard, les chemins de fer sont tenus de dresser immédiatement un procès-verbal de constatation qu'ils devront communiquer aux intéressés sur leur demande. »

M. Gerstner déclare qu'un procès-verbal de ce genre ne suffirait pas, mais que la Compagnie devrait être tenue d'instruire une enquête administrative, qui pourrait éclaircir toutes les circonstances du fait.

M. le Président propose de renvoyer l'amendement à la Commission I.

M. Lejeune dépose un amendement ainsi conçu :

« Dans tous les cas de perte constatés par elles, les administrations seront tenues de communiquer les procès-verbaux de constatation aux parties intéressées. »

M. Gerstner s'y oppose.

L'article est renvoyé à la Commission I.

Art. 15. — M. Fick déclare que la délégation suisse adopte la rédaction du projet allemand.

M. de Seigneux dépose l'amendement suivant :

« Toutefois, le destinataire aura une action en délivrance de la marchandise, si la marchandise peut être considérée comme perdue (Art. 19) ».

M. von der Leyen s'oppose à cet amendement, qui est inutile, parce que le destinataire a toujours le droit d'obliger l'expéditeur à lui céder son action contre le transporteur. Il le trouve même dangereux, l'article 16 donnant à l'expéditeur le droit de choisir le chemin de fer qu'il veut actionner, des confusions regrettables pourraient avoir lieu si l'on accordait aussi au destinataire le droit d'intenter une action.

M. le prof. Fick. — Ces scrupules sont justifiés si l'on admet qu'il puisse y avoir deux demandeurs ; si le système allemand en ce qui concerne le droit de disposition prévaut, la proposition de M. de Seigneux n'a plus sa raison d'être ; car l'expéditeur seul a le droit de disposition.

M. le docteur Steinbach dit que l'article 24 rend impossible l'admission de l'amendement de M. de Seigneux ; attendu que si les marchandises venaient à être retrouvées, on ne saurait dire lequel des intéressés aurait le droit d'intenter l'action.

L'article est adopté sans changement.

Art. 16. — M. Pynappel propose d'amender comme suit le troisième alinéa :

« L'action fondée sur le contrat de transport international ne pourra être intentée que contre la première administration, si l'expéditeur est demandeur, et contre celle qui la dernière aura reçu la marchandise avec la lettre de voiture, si le destinataire est demandeur, ainsi que dans l'un et l'autre cas contre l'administration sur la ligne de laquelle le dommage aura été occasionné. »

M. Villa propose de mettre l'art. 17 en discussion en même temps que l'art. 16. Il est opposé au droit prévu par l'art. 16. Les administrations forment un consortium pour l'exécution du contrat de transport international, et par ce fait sont solidaires ; les demandeurs doivent donc avoir le droit d'actionner la station qu'il leur plaira de choisir. Deux systèmes sont admissibles. Ou bien le demandeur a le droit d'actionner chaque administration ou bien ce droit ne pourra être exercé que contre la gare d'expédition et contre la gare de destination.

M. Pynappel voudrait qu'on limitât ce droit de choisir au lieu de l'éten-dre. Chaque pays aura sa jurisprudence particulière, bien que la loi en vigueur soit la même ; en outre, il pourra y avoir des divergences quant à l'admissibilité des preuves, quant à la procédure et aux frais. Il y a donc lieu de ne déterminer qu'un seul for.

M. Fick fait une objection contre la motion de M. Pynappel. Comment procédera-t-on lorsque l'expéditeur aura cédé au destinataire son droit

d'action ? Par contre, l'orateur appuie le second système proposé par M. Villa, qui aura une grande utilité pratique dans le cas où plusieurs Compagnies se trouveraient en faute, comme cela arrive fréquemment pour les retards.

M. le docteur Meyer. — Le projet allemand a cherché à faciliter autant que possible au demandeur les moyens de faire valoir ses droits. Il est fort naturel que l'expéditeur intente l'action devant le Tribunal du lieu d'expédition et le destinataire devant le Tribunal du lieu de destination ; mais s'ils ont intérêt à porter plainte devant l'autre Tribunal, pourquoi limiter leur droit de choisir ? Quant au for de la gare qui s'est trouvée en faute, on l'a choisi dans l'intérêt des Compagnies pour restreindre autant que possible les actions en recours.

M. le docteur Gerstner. — L'art. 16 ne s'occupe pas seulement de l'action, mais aussi de la réclamation à laquelle l'administration en faute est le mieux à même de répondre.

M. Villa. — Il nous faut écarter les difficultés au lieu d'en augmenter le nombre ; si le lésé porte plainte contre une Compagnie intermédiaire, celle-ci cherchera toujours à lui prouver que ce n'est pas elle qui a commis la faute, ce qui ne manquera pas d'augmenter le nombre des procès. L'honorable délégué est d'accord avec M. Fick : le lésé ne pourra actionner que la gare de destination ou la gare d'expédition. M. Villa renonce à sa première proposition.

M. Perl appuie le projet allemand en ce qui concerne l'action ; mais quant aux réclamations, on ne doit pouvoir les adresser qu'à la première et à la dernière gare, sans quoi des complications surgiraient.

M. le docteur Meyer. — La réclamation n'est qu'une démarche préliminaire qui conduit à l'action ; par conséquent on doit pouvoir réclamer auprès des Compagnies qu'on a le droit d'actionner par la suite.

L'amendement de M. Pynappel est rejeté à l'unanimité moins une voix.

L'amendement de MM. Villa et Fick est rejeté par toutes les délégations, excepté celles de l'Italie et de la Suisse.

M. Pynappel fait la proposition suivante :

« Il n'y a pas obligation de transport avec le concours d'une Compagnie qui est en état d'insolvabilité dûment constaté. Le chemin de fer, qui aura occasionné ce concours, sera responsable des pertes qui pourront résulter de cet état d'insolvabilité pour les autres chemins de fer. »

M. Perl. — Il y a des Compagnies qui, sans être en faillite, ne paient pas leurs dettes. Les autres Compagnies pourront dans ce cas sauvegarder leurs intérêts en ne recevant d'elles et en ne leur remettant que des marchandises qui ne soient grevées ni de remboursements ni de frais antérieurs.

M. Pynappel n'exige pas qu'il y ait faillite prononcée par jugement, mais seulement un état d'insolvabilité constaté soit par les Tribunaux, soit par la Commission centrale dont il est question dans le Mémoire allemand et dont la création, d'après l'honorable délégué, est indispensable pour l'exécution de la Convention internationale. Cette Commission ressemblerait à la Commission centrale établie par le Traité relatif à la navigation du Rhin (voir le traité de Mannheim du 17 octobre 1868).

M. Lejeune, tout en appuyant cette proposition, pense que la question doit être renvoyée jusqu'au moment où la Conférence aura à délibérer sur la création de cette Commission.



M. le Docteur Gerstner est d'avis de renvoyer la proposition à la Commission II, qui pourra étudier toutes les questions se rattachant au n° X du Mémoire allemand.

M. Mongenast propose de renvoyer la question à une Commission spéciale.

Cette proposition est adoptée.

Le Président est prié de vouloir bien nommer les membres de cette Commission

Les art. 16 et 17 sont adoptés. On décidera plus tard où l'amendement de M. Pynappel, s'il est adopté, devra trouver sa place.

Art. 17<sup>a</sup>. — M. Lejeune propose de remplacer le mot de « gens » par celui d'« agents », terme consacré par la jurisprudence.

M. Perl demande le renvoi de cette question à la Commission I. Adopté.

Art. 18. — M. le professeur Fick. Les deux projets ne diffèrent que pour la question du retard ; le projet allemand ne veut admettre pour le retard que la « diligencia boni patris familias », conformément au Code de commerce allemand. Il se réserve d'y revenir à l'occasion de l'art. 26.

L'art. 18 est adopté.

Art. 18<sup>a</sup>. — M. Fick. — Le projet suisse abandonnait aux règlements de la gare d'expédition tout ce qui concerne les exceptions apportées à la responsabilité normale du chemin de fer ; le projet allemand veut en faire l'objet d'une disposition de la présente Convention. La rédaction du projet allemand est préférable ; il n'y a que la présomption légale contenue dans l'avant-dernier alinéa et qui existe aussi dans le Code de commerce allemand, qui puisse paraître dangereuse. Elle est trop contraire aux intérêts du commerce. Il est presque impossible au lésé de détruire cette présomption par des preuves. Il est vrai que la fin de l'art. 18<sup>a</sup>. laisse au juge toute liberté ; mais ce n'est pas encore suffisant. C'est pourquoi la délégation suisse propose de supprimer l'avant-dernier alinéa.

M. Meyer. — Le principe de la libre appréciation des moyens de preuve n'est pas mis en discussion ; M. Fick veut simplement résoudre la question de savoir, à qui il incombe de faire la preuve ? Il veut que ce soit à la Compagnie à fournir la preuve dans les six cas prévus ; le projet allemand laisse « l'onus probandi » au demandeur.

M. Herich. — Il est de principe que c'est au demandeur à faire la preuve de ce qu'il avance, il n'y a donc pas lieu de prendre des dispositions à ce sujet. Ce n'est pas à cause de cette règle de procédure que cette présomption doit être maintenue, mais c'est pour ne pas rendre le chemin de fer responsable dans des cas où il n'y a au fond que « culpa levissima » de l'expéditeur ; c'est ce qui est prévu dans les six cas énumérés dans l'article 18<sup>a</sup>. Le chemin de fer qui a une quantité de marchandises à transporter, moyennant des taxes très modérées, ne peut leur donner des soins minutieux. Le dernier alinéa réserve suffisamment les droits de l'expéditeur.

M. Lejeune. — Si la présomption légale n'était pas écrite dans cet article, elle n'en existerait pas moins. Elle est une présomption qui s'imposerait aux juges dans le silence de la loi. L'honorable délégué voudrait voir supprimer le dernier alinéa.

M. le Président fait remarquer que le terme de « règles formelles de procédure » ne correspond pas exactement à l'expression : « Beweisregeln » du texte allemand.

M. de Seigneux dit que l'art. 18<sup>a</sup> est inutile, en tous cas il est dangereux.

Il est inutile parce que chacun des cas visés dans les n<sup>os</sup> 1, 2, 3, 4, 5, 6, se rapporte directement ou indirectement à la faute de l'ayant-droit, ou à un ordre de celui-ci, au vice propre de la marchandise, ou enfin à une force majeure.

Ainsi le n<sup>o</sup> 1<sup>er</sup> concernant l'expédition en wagons découverts, rentre nécessairement dans le cas d'une avarie résultant de la faute de l'expéditeur, car l'expéditeur avait évidemment le choix de faire son expédition au tarif général avec des wagons couverts, ou de choisir des wagons découverts avec une réduction de prix. S'il a choisi des wagons découverts, il est responsable.

Il en est de même du n<sup>o</sup> 2. Car si l'avarie est le résultat de l'expédition en vrac, ou avec un emballage défectueux, cela provient évidemment du fait et de la faute de l'expéditeur.

Il en est de même du n<sup>o</sup> 3, avec l'observation que le chargement et le déchargement par l'expéditeur ou le destinataire correspondent toujours à un abaissement de tarif, qui n'est pas même réclamé dans le projet allemand.

Quant au n<sup>o</sup> 4, les avaries prévues rentrent nécessairement dans le vice propre de la marchandise. On pourrait du reste, pour en être plus sûr, ajouter dans l'art. 18 une idée concernant la nature de la marchandise.

Le n<sup>o</sup> 5 sera la conséquence de la nature de la marchandise et le n<sup>o</sup> 6 de la faute de l'expéditeur.

Dès lors, tous les cas prévus dans les n<sup>os</sup> 1, 2, 3, 4, 5, 6, sont prévus dans l'art. 18, et il est inutile de les désigner spécialement.

Mais il est très dangereux de le faire, parce qu'au point de vue des principes du droit la situation des parties est entièrement changée.

Dans l'art. 18 en effet, la présomption que la marchandise a été remise en bon état est acquise à l'expéditeur, et il appartient au chemin de fer de prouver que l'avarie provient de la faute de l'expéditeur, ou du vice propre de la marchandise, pour se décharger de la responsabilité, tandis que d'après l'art. 18<sup>a</sup>, la présomption est renversée, et il appartient à l'expéditeur de prouver la faute du chemin de fer. Au fond, l'art. 18<sup>a</sup> est une contradiction de ce qui est posé en principe dans l'art. 18.

Quelle sera la conséquence de ce principe? La voici dans notre opinion. C'est que dans la pratique le chemin de fer soutiendra toujours et dans tous les cas, en premier lieu que l'avarie provient de l'un des cas énoncés dans l'art. 18<sup>a</sup> et que l'ayant-droit aura à prouver telle ou telle faute du chemin de fer et cela d'une manière précise et pertinente. Or, dans la plupart des cas, cette preuve est radicalement impossible. Dès lors on prive l'ayant-droit de tout recours.

En conséquence l'orateur propose de retrancher du projet l'art. 18<sup>a</sup>.

M. Gerstner fait observer que l'art. 18 établit des présomptions légales défavorables aux administrations. Les présomptions de l'art. 18<sup>a</sup> qui modifient les présomptions contraires de l'art. 18 au profit du chemin de fer, sont toutes basées sur la nature de la marchandise et sur l'équité.

M. Lejeune fait observer que l'article laisse au juge une liberté d'appréciation qui écarte toutes les objections.

M. Gola. — Dans les cas prévus par l'art. 18<sup>a</sup>, les chemins de fer ont

l'habitude d'exiger une déclaration de garantie ; pourquoi la loi n'établirait-elle pas ces déclarations ? L'orateur appuie le projet allemand.

M. de Seigneux. — Si nous insérons ce mot de présomptions dans la loi, le chemin de fer pourra toujours, pour chaque avarie, invoquer la présomption prévue dans l'art. 18 ; et dans ce cas le demandeur serait tenu de faire la preuve contraire, ce qu'il ne pourra jamais, car il n'a aucune connaissance des conditions dans lesquelles le transport a été fait. C'est donc au juge à apprécier les circonstances de fait.

M. Christ dit que les faits, pouvant servir au lésé à faire la preuve, lui sont complètement inconnus, et qu'il n'est pas en état de les connaître ; ils ne sont connus que du chemin de fer, et il n'en apprend que ce que le procès-verbal lui communique. Il est par conséquent impossible de lui imposer l'obligation de faire la preuve.

L'amendement de M. Fick, tendant à retrancher l'avant-dernier alinéa de l'article, est rejeté par toutes les délégations, sauf celles de la France, des Pays-Bas et de la Suisse. L'article est adopté, sauf la rédaction du dernier alinéa, qui sera révisé par la Commission I.

Art. 18<sup>b</sup>. — M. Pynappel propose de modifier comme suit le texte français :

« Le chemin de fer ne répond des manquants de poids que pour autant qu'ils dépassent le taux, etc. »

Cette proposition est adoptée.

L'avant-dernier alinéa est également renvoyé à la Commission I.

Art. 19. — M. Saloff estime que ce délai de 30 jours est insuffisant, lorsque plusieurs chemins de fer sont chargés du transport. Il propose de le porter à 42 jours.

M. Gerstner fait remarquer que le projet allemand a stipulé que ce délai de 30 jours ne commencerait à courir qu'à l'expiration des délais de livraison.

M. Pynappel propose de fixer un délai proportionné au délai de transport.

La Conférence adopte en définitive la rédaction du projet allemand fixant ce délai à 30 jours, sans modifications.

Art. 20. — M. le Professeur Fick se range au projet allemand auquel il recommande d'ajouter le dernier alinéa du projet suisse. Il maintient également l'art. 21 du projet suisse.

M. Saloff est opposé au projet allemand et voudrait plutôt diminuer la responsabilité des chemins de fer. Le climat exceptionnel de la Russie entraîne des accidents plus nombreux que dans d'autres pays, donne lieu à des interruptions de transports et à des avaries, ce qui augmente considérablement les risques des chemins de fer. On ne saurait les forcer à payer la valeur intégrale des marchandises ainsi avariées, car les tarifs ne peuvent être augmentés de manière à compenser une responsabilité pareille. C'est pourquoi il y a lieu d'adopter le système des indemnités normales, sous réserve de la fixation du montant.

M. Lejeune constate que la Conférence est unanime pour admettre que, d'après les règles du droit commun, le principe de la responsabilité illimitée qui est formulé dans les articles 1382 à 1384 du Code Napoléon ne peut pas s'appliquer aux chemins de fer. La divergence d'opinions qui donne lieu à la discussion ne porte que sur la question pratique :

Convient-il de faire deux catégories d'expéditions au point de vue des



soins à apporter aux transports, ce qui suppose une tarification spéciale, ou vaut-il mieux placer toutes les expéditions indistinctement sous le régime des soins exceptionnels, ce qui a pour conséquence forcée un relèvement général des tarifs? Le public s'est chargé de répondre lui-même à cette question. Le système de l'assurance avec indemnité fixée au poids pour les marchandises non-assurées est pratiqué depuis longtemps et les renseignements statistiques qui résultent de cette longue expérience sont décisifs : les expéditions assurées sont infiniment rares ; tellement qu'on peut affirmer, que pour le public, la garantie d'une indemnité intégrale ne vaut pas la légère surtaxe à laquelle elle a été subordonnée jusqu'ici dans les tarifs de l'Allemagne, de l'Angleterre, de l'Autriche, de la Hongrie et de la Belgique. Il est donc démontré que le système de l'assurance est conforme à l'intérêt bien entendu du public. On a dit que l'abandon de ce système répondrait à un vœu du commerce ; mais pour répondre à ce vœu, il faudrait procurer au commerce la garantie d'une indemnité égale sans surtaxe, c'est-à-dire l'impossible. L'innovation proposée rompt avec les habitudes prises ; elle va à l'encontre de préférences qui se sont manifestées dans la pratique pour le système qui laisse au public le choix entre une garantie moindre et une taxe moindre et une garantie plus complète avec une taxe plus élevée ; elle donnerait lieu à des procès que ce système évite.

M. Gerstner relève que le Code de commerce allemand consacre également le principe de l'art. 20, mitigé, il est vrai, par un maximum d'indemnité pour le cas où la valeur n'est pas déclarée. Les rédacteurs du projet allemand ont cru devoir écarter cette restriction pour se conformer aussi bien au système français qu'aux vœux du commerce. On exagère d'ailleurs beaucoup l'influence des maxima sur les tarifs ; ce sont des éléments d'une tout autre nature qui viennent concourir pour la fixation de ces derniers. Les indemnités ne constituent qu'une quotité minime des dépenses des chemins de fer.

M. Perl. — En France et encore plus en Angleterre, il y a de grandes différences de tarif lorsque le chemin de fer garantit le transport ou qu'il ne le garantit pas.

M. Marbeau dit que du moment que l'on déclare que l'art. 20 du projet allemand est la proposition la plus rapprochée du droit français qui puisse être faite, la délégation française n'a pas d'observations à présenter.

Il rappelle à cette occasion que la mission des délégués français est des plus limitées, qu'ils ont toujours incliné dans les avis qu'ils ont été invités à émettre sur les diverses rédactions vers les propositions qui s'écartaient le moins du droit français et que n'ayant qu'à suivre les discussions et en rendre compte, ils devront, en cas d'un vote d'ensemble ou d'une seconde délibération, renouveler toutes les réserves que leur impose leur mandat.

M. Villa recommande aussi le projet allemand.

M. Leibfried voit dans cette disposition l'expression d'un principe universellement reconnu.

M. Lejeune. — Le droit français permet de fixer dans les règlements une responsabilité limitée. Le projet allemand n'impose pas aux Compagnies l'indemnité pleine et entière. Il s'agit d'établir un mode de calcul pour la valeur. C'est une question de fait que de savoir quel système répond le mieux aux intérêts du commerce, — par conséquent une question de tarif.

M. Pynappel partage l'opinion de la délégation russe; mais si, comme il le suppose, l'autre système venait à prévaloir dans la Conférence, il ne croit pas qu'il y aura là une objection pour son gouvernement, puisque le système français, adopté dans le Code hollandais, a été en vigueur jusqu'à l'année 1876, et que le système contraire, introduit alors, n'a pas encore eu le temps d'entrer dans les habitudes du pays.

M. Leibfried dit qu'en réalité la liberté de contracter n'existe pas pour l'expéditeur vis-à-vis le chemin de fer; cette considération est de nature à contrarier le système de M. Lejeune.

M. le Docteur Steinbach dit qu'on n'est pas encore fixé sur le point de savoir si le droit français permet en effet au chemin de fer de se soustraire par une clause aux dommages et intérêts. La question de la déclaration n'est pas élucidée non plus.

Sur la proposition de MM. Meyer et Steinbach, la discussion est ajournée.

M. le Président a composé comme suit la Commission III :

MM. Meyer, Marbeau, Steinbach, Aléxy, Villa, Perl, Lejeune.

La séance est levée à 4 3/4 heures.

*Les Secrétaires :*

Dr CHRIST, G. de SEIGNEUX.

**7<sup>me</sup> Séance. — Mercredi 22 mai 1878, à 10 heures du matin.**

PRÉSIDENCE DE M. LE CONSEILLER FÉDÉRAL J. HEER.

Art. 20. — M. Steinbach voudrait qu'on passât immédiatement à la votation, car les délégués ont eu l'occasion de se former une opinion depuis la dernière séance.

M. Perl voudrait savoir si les Compagnies ont le droit de déclarer que pour tel tarif elles assument une responsabilité illimitée, et pour tel autre tarif moins élevé, une responsabilité limitée. Aussi longtemps que les tarifs des Unions entre Compagnies ne seront pas changés, on serait en présence de ce résultat singulier que pour le trafic interne on expédierait sous de meilleures conditions que pour le trafic international. Si l'on ne fixe pas les indemnités normales, nombre de procès surgiront par rapport à la question de la preuve. Les indemnités normales pourront prévenir ces procès.

M. Gerstner. — Cette question est résolue par l'art. 1<sup>er</sup> et dans ce sens qu'on ne peut pas fixer des conditions de tarif qui seraient contraires aux dispositions de la Convention internationale.

M. Perl répond que les Compagnies n'ajouteront pas de conditions particulières, mais se contenteront d'élever la classe pour obtenir le résultat dont l'orateur a parlé plus haut.

M. Gerstner. — Nous ne sommes pas compétents pour régler les tarifs; il s'ensuit que nous ne saurions résoudre la question posée par M. Perl.

Il faut distinguer deux questions :

1<sup>o</sup> Jusqu'à quel point est-il permis de limiter la responsabilité? — L'art. 18<sup>a</sup> résout cette question.

2<sup>o</sup> Est-il permis de limiter la responsabilité par rapport au montant de l'indemnité?

Le projet allemand admet que c'est toujours la valeur de la marchandise qui doit être remboursée; et comme l'art. 1<sup>er</sup> dit que tout ce qui serait contraire aux dispositions de la présente Convention n'est pas permis, ces limitations sont exclues.

M. Fick. — Le projet suisse, en ce qui concerne les indemnités normales, est abandonné, puisque les objets précieux ont été exclus du transport par l'art. 1<sup>b</sup>. Le projet suisse et le projet allemand reposent donc sur une même base. La délégation suisse adopte en principe le projet allemand, amendé en ce sens qu'il sera permis de faire une déclaration soit de la valeur absolue, soit de la valeur relative, et que, si une pareille déclaration a été faite, c'est cette valeur, qu'elle dépasse la valeur commerciale ou non, qu'il faudra payer. Il doit donc être permis de pouvoir dépasser la valeur commerciale de la marchandise; on doit pouvoir assurer la valeur d'après l'estimation de l'intéressé. Nous nous rapprocherions ainsi du droit français, qui prend toujours cet intérêt en considération. On doit pouvoir aussi déclarer moins que la valeur commerciale. Il n'est pas contraire à l'amendement suisse que le chemin de fer expédie les marchandises à un prix moindre, si elles ne sont déclarées qu'à une valeur inférieure, c'est-à-dire si l'expéditeur devient son propre assureur pour le surplus. L'amendement de la délégation suisse atteint le but que s'est proposé M. Perl. D'après le projet allemand, les tarifs doivent être établis sur la base d'une responsabilité complète, c'est-à-dire à un taux très élevé. L'orateur propose en outre de maintenir la fin de l'art. 20, que l'équité exige.

M. Lejeune estime que le transport effectué au moyen d'une série d'expéditions successives constituerait une violation de la Convention. L'art. 1<sup>er</sup> semble indiquer que, pour tous les transports d'un caractère international, le public et les chemins de fer doivent se soumettre aux dispositions de la Convention. Il serait désirable de dire expressément, à l'art. 1<sup>er</sup>, que le public a le choix entre le transport international proprement dit et celui s'effectuant par une série de réexpéditions. Mais admettre ce système, ce serait porter une grave atteinte à l'utilité et à la portée de la Convention. Quant aux indemnités normales, il faut, pour les admettre, que les marchandises qu'on envoie et celles qu'on reçoit soient de la même nature au point de vue du poids et de la valeur. Or, cette réciprocité n'existe pas entre la Belgique et l'étranger. La Belgique expédie des marchandises d'un grand poids et de peu de valeur; l'Italie et la Suisse, au contraire, lui envoient des marchandises qui, pour un poids minime, ont une grande valeur. M. Lejeune fait donc la proposition suivante :

« La Conférence est d'avis que les indemnités normales, quoique équitables en elles-mêmes et pour le service interne, sont injustes dans les relations internationales, le rapport entre le poids et la valeur des marchandises variant trop pour les divers pays. »

M. Herich. — Le transport par chemins de fer ne doit pas être jugé d'après les principes du droit privé. Si, par des considérations d'ordre public, on impose aux Compagnies l'obligation de transporter, on ne peut d'autre part les soumettre à la responsabilité du droit commun. Les intérêts économiques exigent que le chemin de fer ait la faculté de modifier sa responsabilité d'une manière équitable. Si le chemin de fer sait pour chaque transport jusqu'où s'étend sa responsabilité, il sera à même, dans la fixation des tarifs, de suivre une politique sûre et d'offrir au public les tarifs les plus bas. Pour des transports qui s'effectuent par grandes quan-



tités à la fois, pour les transports de blé, par exemple, la modicité du tarif est indispensable. Le public renonce volontiers au bénéfice d'une responsabilité illimitée du transporteur, puisque celui-ci répond en tous cas de son dol ou de sa faute grave. D'ailleurs, pour des articles de grande valeur, il est toujours loisible à l'expéditeur de se garantir par une déclaration de valeur ou d'intérêt.

M. Villa pense que le cas d'un transport interne meilleur marché que le transport international est et sera toujours dans le domaine des possibilités, mais ne saurait avoir d'influence sur les décisions de la Conférence, attendu qu'il est impossible à éviter. Les marchandises qui font l'objet du trafic international diffèrent beaucoup quant à leur espèce; il en résulte que les tarifs et les dispositions sur la responsabilité seront aussi différents. La valeur de la marchandise au jour et au lieu de la livraison est la seule forme absolue dont on puisse tenir compte pour la détermination de l'indemnité dans le service international. L'orateur appuie la proposition de M. Lejeune, comme étant la seule équitable.

M. Perl observe que les services mixtes par chemins de fer et par bateaux à vapeur feront une forte concurrence au transport international par chemins de fer seulement, si ce dernier offre au public des conditions défavorables.

M. Kilényi ne voit pas que le projet allemand réalise dans cette matière un progrès absolu. Le système des indemnités normales a donné de bons résultats en Allemagne et en Autriche-Hongrie; il a restreint le nombre des procès et apporté une certaine régularité dans les comptes des chemins de fer. L'Allemagne a probablement été poussée à faire la proposition qu'elle a faite par le désir de concilier deux systèmes juridiques. Mais la France et l'Italie n'ont pas encore déclaré nettement si elles rejettent d'une manière absolue le taux normal pour les indemnités. Toutefois les délégués de l'Autriche-Hongrie voteront la proposition de la délégation allemande, parce qu'elle est celle qui facilite le plus l'entente et que la Hongrie, qui transporte principalement des marchandises d'un grand volume et d'une petite valeur relativement à leur poids, n'éprouvera guère de grands changements par l'adoption du nouveau système.

M. Pollanetz estime que les amendements de la délégation suisse ne sont pas acceptables. L'adoption en aurait sûrement pour conséquence de soustraire 70 ou 80 0/0 des transports à la responsabilité des chemins de fer, notamment les transports pour lesquels l'expéditeur, profitant des tarifs réduits, reçoit actuellement une indemnité complète, attendu que la valeur des marchandises ne dépasse pas le maximum de l'indemnité fixée d'avance. La délégation autrichienne votera le projet allemand, non qu'il soit absolument parfait, mais pour rendre possible une entente avec les pays qui ont le Code Napoléon et pour assurer ainsi l'adoption de la Convention.

M. le Président, avant de procéder à la votation, constate que la portée de l'art. 1 de la Convention est celle-ci, que dorénavant il n'y aura qu'un seul système de transport international, mais que, à côté de celui-ci, il sera loisible aux chemins de fer d'expédier les marchandises par une série de transports internes.

A la votation, l'art. 20 du projet allemand est adopté en principe par 8 voix contre celles des Pays-Bas et de la Russie.

Art. 21. — M. Saloff fait la proposition suivante :

« Il est obligatoire à l'expéditeur de déclarer au moment de l'expédition la valeur de la marchandise expédiée par une lettre de voiture internationale. La somme déclarée constitue le maximum de l'indemnité à calculer en vertu de l'art. 20. »

M. Perl observe que les intérêts de la statistique exigent cette déclaration, afin que le chemin de fer sache ce qu'il expédie. Cette déclaration sert également à limiter l'intérêt personnel de l'expéditeur à sa marchandise.

M. le Président propose de renvoyer cet article à la Commission I pour préciser les dispositions concernant la déclaration de valeur et soumettre ensuite ses propositions à la Conférence (Adopté).

A la reprise de la séance, M. le Président annonce que M. le docteur Christ a été obligé de s'absenter; M. Farner, secrétaire du département fédéral des chemins de fer, a été désigné pour le remplacer. La Conférence ratifie ce choix.

Art. 22. — Cet article, correspondant à l'art. 27<sup>a</sup> du projet allemand, sera discuté plus tard.

Art. 23. — Cet article manque dans le projet allemand. M. Gerstner en motive la suppression, en ce que les dispositions de l'article du projet suisse, inutiles d'ailleurs, ne peuvent rendre service ni aux Compagnies ni au public, et n'amèneraient que des complications.

M. Fick ne partage pas ces craintes, mais ne s'oppose pas d'ailleurs à ce que l'art. 23 soit éventuellement supprimé, à la condition qu'il soit fait mention dans le procès-verbal que cette suppression a eu lieu dans la pensée que le principe admis par le projet est conforme au droit commun.

M. Meyer propose également de supprimer l'article, surtout parce qu'il ne rentre pas dans le cadre de la Convention.

M. le Président appuie également la suppression de l'article, qui est supprimé.

M. le Président rappelle à la Conférence qu'elle n'a pas encore voté sur le dernier alinéa de l'art. 20 du projet suisse.

M. le professeur Fick en demande le maintien, mais par 8 voix contre 2 (Hongrie et Suisse) l'alinéa est supprimé.

Art. 24. — M. le professeur Fick, au nom de la délégation suisse, déclare accepter le projet allemand.

M. Herich propose d'ajouter au second alinéa de l'article une disposition par laquelle l'ayant droit pourra exiger que la marchandise lui soit remise sans frais, et d'après son choix soit au lieu d'expédition soit au lieu de destination désignés dans la lettre de voiture; cette disposition ne peut en rien nuire aux Compagnies et rendre en tous cas de grands services au public.

M. Villa voudrait qu'on y ajoutât ces mots: « sans préjudice de ce qui est dit à l'art. 27 pour les cas de retard » car celui qui, à l'expiration des 30 jours, reçoit sa marchandise, ne renonce pas pour cela à l'indemnité qui lui est due pour cause de retard.

M. Gerstner déclare que la délégation allemande ne saurait se ranger à cette opinion; c'est à dessein que le projet allemand a laissé de côté l'indemnité pour le retard. Si le destinataire accepte la marchandise retrouvée, il a déjà joui auparavant de l'indemnité qu'il a perçue et que, en droit strict, il devrait maintenant restituer en capital et intérêts. Nous le dispensons de

payer les intérêts ; mais en revanche il ne doit pas, de son côté, exiger une indemnité pour le retard.

M. Fick. — Le projet suisse, lui aussi, est parti d'un point de vue opposé à celui de M. Villa. Du reste, toute cette question se rattache à l'art. 21. Du moment que nous admettons que, à côté de la valeur commune ou commerciale de la marchandise, il puisse encore être exigé d'autres indemnités, nous retombons dans le système des dommages relatifs qui résultent pour telle personne de certaines circonstances et considérations particulières. Si l'art. 21 est maintenu avec la manière de voir de la délégation suisse, nous devons aussi maintenir le projet suisse à l'art. 24 et ainsi reconnaître comme fondée l'opinion de M. Villa. Mais si la restitution ne doit porter que sur la valeur commune de la chose perdue, ce sont les développements de M. Gerstner qui doivent l'emporter.

M. Villa déclarant retirer son amendement, l'art. 24 est adopté à l'unanimité tel qu'il est rédigé dans le projet allemand, mais avec l'adjonction de l'amendement Herich.

Art. 25. — La discussion de cet article est ajournée jusqu'après celle de l'art. 21.

Art. 26. — M. Gerstner expose en quoi le projet suisse et le projet allemand diffèrent sur la question de l'indemnité en cas de retard.

M. Perl accepte l'art. 26 du projet allemand. Il y a effectivement des retards dans la livraison qui ne peuvent être rangés dans la catégorie des cas de force majeure et dont il serait cependant injuste de rendre les Compagnies responsables.

M. de Savigny dit que l'art. 26, comme la plupart de ceux qui précèdent ou qui suivent relatifs à l'étendue de la responsabilité et à la fixation des dommages-intérêts, s'écarte des principes du droit français. Le retard pouvant constituer un véritable dommage, le droit français le place sur la même ligne que la perte ou l'avarie et ne distingue pas. Ainsi le transporteur est responsable dans ces trois hypothèses à moins qu'il ne prouve la force majeure. En présence de la perfection et de la sûreté actuelle des services de l'exploitation, en présence des délais raisonnables prévus par les règlements, M. de Savigny ne pense pas qu'il soit juste de dire qu'il est plus facile de se précautionner contre l'avarie et la perte de la marchandise que contre le retard. Il croit que les administrations de chemins de fer sont suffisamment garanties contre les causes de retard telles que les neiges, les inondations, les incendies, etc., par l'exception tirée de la force majeure, expression qui ne peut donner lieu à aucune difficulté quant à sa portée. La restriction prévue par l'art. 26 et ainsi conçue : « à moins qu'il ne prouve que tous les soins qui incombent à un voiturier diligent ont été impuissants à éviter le retard », contraire aux principes de droit ci-dessus rappelés, est loin d'être aussi simple et aussi claire ; elle a de plus le danger d'ouvrir la porte à une foule de procès et de pouvoir donner lieu à des interprétations divergentes suivant les pays et les Tribunaux. M. de Savigny estime pour tous ces motifs, et surtout en face d'une Convention internationale d'où il est nécessaire d'écarter avec soin toutes dispositions dont le sens et la portée ne seraient pas parfaitement déterminés, qu'il serait préférable de remplacer l'exception prévue par l'article 26 par celle de la force majeure.

M. Fick est du même avis. La pratique tout comme la doctrine ne détermine que la notion de la force majeure. Celle de la diligence d'un bon voi-



turier n'existe nulle part. Les dispositions du projet suisse ont été empruntées au règlement d'exploitation des chemins de fer suisses et établies par les Compagnies elles-mêmes. Elles sont plus favorables au public que le projet allemand et, sous ce rapport, la Suisse n'aimerait pas à faire un pas en arrière.

M. Herich observe que le principe d'après lequel les Compagnies répondent du dommage résultant du retard dans la livraison à moins qu'elles ne justifient avoir donné tous les soins d'un voiturier diligent est, dans bien des cas, plus onéreux pour le chemin de fer que ne l'est le principe du droit français. Il y a des cas de force majeure où les soins d'un voiturier diligent ne pourraient pas être établis.

M. Meyer. — Le projet allemand ne veut pas réaliser autre chose que ce qui, au fond, existe aussi dans les pays de droit français. L'orateur n'admet pas que la définition de la notion introduite par le projet allemand présente les difficultés signalées par M. Fick. Les Compagnies doivent répondre dans tous les cas où elles ne réussissent pas à établir qu'elles ont donné tous les soins nécessaires. Le voiturier diligent correspond au bon père de famille dont parlent aussi les droits cantonaux suisses.

L'art. 26, tel qu'il est rédigé dans le projet allemand, est adopté par toutes les voix, sauf celles de la France et de la Suisse.

Art. 27. — M. Gerstner. — Il s'agit de savoir si, en cas de retard dans la livraison, l'ayant-droit pourra réclamer ou non une indemnité complète. On pourrait reprocher au projet allemand de n'être pas très conséquent. En effet, lorsque la chose est perdue ou avariée, le projet prévoit l'indemnité pleine et entière ; au contraire, lorsqu'il y a eu retard dans la livraison, il fait dépendre l'indemnité de la déclaration de valeur. La raison de cette différence se trouve dans une nécessité de fait. Ce serait aller trop loin que d'obliger la Compagnie, en cas de simple retard dans la livraison, à indemniser le destinataire de tous les dommages qu'il pourra établir. La Suisse a essayé d'un système intermédiaire. Les deux projets ne se séparent pas sur tous les points. A certains égards le projet allemand va moins loin que le projet suisse ; mais à d'autres il va plus loin.

M. Mongenast propose d'ajouter à la fin de l'art. 27 l'amendement suivant : « laquelle ne pourra dépasser le maximum fixé dans l'annexe B. »

M. von der Leyen s'oppose à cet amendement. Le taux de l'indemnité est limité par l'étendue du dommage ; l'orateur ne peut concevoir qu'on fixe un maximum à l'indemnité due par la Compagnie en cas de retard.

M. de Seigneux désire le maintien de la rédaction suisse, qui tient compte à la fois du système allemand et du système français.

M. Herich estime que ce serait une faute de placer l'action à cause de retard dans des conditions plus favorables que l'action en suite de perte de la chose.

La Conférence décide d'ajourner la discussion de l'art. 27 jusqu'après décision sur l'art. 21.

Art. 27<sup>a</sup> et 27<sup>b</sup>. — Adoptés sans discussion.

Art. 27<sup>c</sup>. — M. de Savigny trouve les dispositions de cet article trop rigoureuses. Il ne tient aucun compte de ce principe que chacun doit répondre des conséquences de sa faute. Si l'expéditeur a fait une déclaration inexacte, la Compagnie, qui a perçu le prix de transport, doit cependant payer en cas de perte une indemnité calculée sur la valeur de la marchandise déclarée.

M. Gerstner. — Le chemin de fer répond, il est vrai, du dol et de la faute grave. Mais ce principe subit une exception lorsque la première faute a été commise par celui qui actionne en dommages-intérêts, comme ce serait le cas si la marchandise perdue ou avariée avait été remise à la Compagnie dans l'intention évidente de violer les conditions de transport. Dans ce cas, c'est contre sa volonté que le chemin de fer s'est chargé du transport ; il s'y serait refusé si on lui avait fait connaître la vérité ; dès lors il ne saurait répondre des avaries ou de la perte de cette marchandise.

M. Leibfried observe que l'art. 27<sup>a</sup>, combiné avec l'art. 27<sup>c</sup>, pourrait donner lieu à des malentendus. L'art. 27<sup>a</sup> pose d'une manière générale la responsabilité du chemin de fer ; l'art. 27<sup>c</sup> contient une restriction à ce principe général, restriction qui semble être en contradiction avec l'article 27<sup>a</sup>. Malgré les développements de M. Gerstner, l'orateur ne peut pas comprendre pour quel motif la responsabilité des chemins de fer à raison de leur dol ou d'une faute grave devrait disparaître par suite d'une faute égale ou moindre d'un tiers qui serait ainsi seul atteint par le dommage.

M. Fick admet l'opinion de M. Leibfried et désire qu'il soit inséré au procès-verbal que l'art. 27<sup>c</sup> ne déroge pas au droit commun des divers Etats intéressés à la Convention. Néanmoins l'orateur est d'avis qu'il vaudrait mieux que la chose fût dite clairement et que l'article fût renvoyé à la Commission I pour le modifier dans ce sens.

M. le Président propose de renvoyer l'art. 27<sup>c</sup> à la Commission I, comme étant conçu en des termes qui pourraient amener des malentendus (Adopté).

La séance est levée à 4 heures et un quart.

*Les Secrétaires :*

D<sup>r</sup> CHRIST.

G. DE SEIGNEUX.

FARNER.

---

### 8<sup>e</sup> Séance. — Jeudi 23 mai 1878, à 10 heures du matin.

PRÉSIDENCE DE M. LE CONSEILLER FÉDÉRAL J. HEER.

Les procès-verbaux des trois premières séances sont déposés.

M. Gerstner remarque que le texte français et le texte allemand ne concordent pas partout et qu'il y aurait peut-être lieu à imprimer les deux textes sur deux colonnes placées en regard l'une de l'autre. L'examen préalable des procès-verbaux serait alors confié à une Commission spéciale. Après une discussion sur l'opportunité de la proposition de M. Gerstner tendant à placer les deux textes en regard, proposition pour laquelle il ne se forme pas de majorité (cinq voix se prononcent pour et cinq contre), la Conférence décide de nommer une Commission dont la tâche sera de rectifier, concurremment avec le Secrétariat, le texte des procès-verbaux précédents et de les soumettre ensuite à la Conférence plénière. On décide en outre que cette Commission se composera de trois Membres et on désigne comme tels MM. Pynappel, von der Leyen et Leibfried.

Art. 29. — M. Fick. — La délégation suisse peut se ranger aux dispositions essentielles de l'art. 29 du projet allemand, lequel traite avec plus de détails que ne le fait le projet suisse la question des réclamations omises au moment de la livraison. En ce qui concerne les réserves, l'ora-

teur aurait, il est vrai, préféré le projet suisse; cependant encore sur ce point il adopte le projet allemand, à condition toutefois que la Conférence adopte l'amendement qu'il présentera au n° 3. Il propose :

a. D'ajouter entre les n°s 1 et 2 « les réclamations concernant des prix de transport ou des taxes trop élevées (Art. 8, alinéa 3) ;

b. D'ajouter au n° 3 : « ou dont la constatation aurait dû être faite conformément à l'art. 14 et n'a été omise que par la faute de la Compagnie » ;

c. Au n° 4, de supprimer les mots : « et que la réclamation ait été adressée par écrit au chemin de fer dans un délai ne dépassant pas 42 jours, non compris celui de la réception. »

*L'onus probandi* pèse toujours sur le lésé, et plus il attend, plus il aura de peine à fournir la preuve qui lui incombe.

Les délégués du Luxembourg proposent d'ajouter la disposition suivante à la fin de l'art. 29 : « Il est entendu que les dispositions qui précèdent ne préjudicient en aucune façon au droit du destinataire de vérifier la marchandise au point de vue de la conformité et des dommages non apparents, au moment où elle lui est présentée par le chemin de fer, et sans qu'il puisse être astreint à payer au préalable les frais de transport et autres qui grèvent la marchandise. »

M. Gerstner observe que la jurisprudence en France accorde au destinataire le droit de vérifier la marchandise avant la réception, tandis que l'article 29 du projet allemand ne lui confère pas cette faculté. L'exercice de ce droit contrarie la régularité de l'exploitation. Les intérêts du destinataire sont suffisamment sauvegardés par les dispositions du projet allemand. Quant aux modifications proposées par M. Fick, l'orateur admet sans hésiter les deux premières. Au contraire, en ce qui concerne la modification proposée au n° 4, la délégation allemande maintient son projet. Ceci répond aussi à la proposition de M. Leibfried; au point de vue du projet allemand, elle ne peut être acceptée.

M. Perl est du même avis que M. Gerstner et ne saurait adopter la proposition de M. Leibfried, laquelle aggraverait considérablement la position de la Compagnie et gênerait l'exploitation. Enfin il se prononce pour le maintien du délai, et désirerait qu'il fût fixé à 4 semaines, ce qui est complètement suffisant.

M. Leibfried. — D'après l'une des manières de voir, le destinataire a le droit de vérifier, avant la réception, si la marchandise est bien conforme aux indications de la lettre de voiture; d'après l'autre, il doit la prendre telle quelle. Il s'agit de savoir lequel des deux systèmes est préférable. On reproche à la proposition du Luxembourg de causer des embarras au chemin de fer. Cela est vrai; mais la Compagnie doit supporter les désavantages inhérents à son entreprise. Le système opposé a des inconvénients tout aussi graves pour le public; comment peut-on obliger quelqu'un à recevoir une marchandise qu'il n'a jamais vue, uniquement parce que cela convient mieux au transporteur? Ce système a de plus cet inconvénient que le destinataire doit payer les frais de transport et autres et même le prix de la marchandise, lorsqu'elle est grevée de remboursement, et cependant il sera ensuite peut-être obligé de la mettre à la disposition de l'expéditeur. Il se peut donc qu'il soit ainsi frustré de tous ses débours. Quant à la proposition faite par l'orateur, elle ne fait que sauvegarder les intérêts du public, lequel doit pouvoir vérifier la marchandise avant de l'accepter.



Du reste le projet allemand n'est pas absolument opposé à cette proposition ; il ne s'est pas occupé de la question. Ma proposition repose au fond sur le même principe que le projet allemand, et tient compte de la position du chemin de fer. Jusqu'à la délivrance de la marchandise, celui-ci n'a rien à faire avec le destinataire ; ce dernier n'entre en rapport avec la Compagnie que du moment où il accepte la marchandise. Avant cette réception, il n'y a de lien juridique qu'entre le chemin de fer et l'expéditeur.

M. Steinbach soutient que M. Leibfried confond les rapports qui existent entre le destinataire et l'expéditeur et ceux qu'ils ont avec le chemin de fer. Il faut considérer le chemin de fer en faisant abstraction des rapports qui peuvent exister entre les tiers. C'est ce que M. Leibfried a négligé de faire, et voilà d'où provient la différence entre sa proposition et celle de la délégation allemande. C'est à l'expéditeur et au destinataire à s'arranger entre eux ; il ne faut pas que le chemin de fer souffre de ce qu'une marchandise n'est pas conforme à ce qui était demandé. Faut-il que la Compagnie perde le prix de transport parce que le destinataire refuse une marchandise comme n'étant pas conforme ou comme ne valant pas même le montant des frais de transport ? — L'orateur ne saurait admettre l'opinion de M. Perl tendant à restreindre le délai fixé au n° 4 ; cette restriction entraînerait précisément la conséquence que veut M. Leibfried et que M. Perl ne veut pas, à savoir la nécessité d'une vérification avant la réception. La mesure du délai est une question d'appréciation ; l'orateur admettrait 42 jours. — Enfin l'orateur observe que le n° 4 du texte allemand emploie trois fois de suite le mot « chemin de fer, » lequel désigne deux fois la Compagnie qui délivre la marchandise, et une fois celle qui l'a expédiée. L'orateur s'en remet sur ce point à la Commission I.

M. de Seigneux explique que l'introduction de l'idée de la responsabilité du chemin de fer pour les avaries non apparentes a été nécessitée à cause de la variété qui existe dans la jurisprudence française sur l'application de l'art. 105 du Code commerce. Il faut savoir si le paiement de la lettre de voiture et la remise de la marchandise au destinataire privent le destinataire du droit de faire constater, même après la réception, un dommage non apparent. L'orateur estime que le destinataire doit avoir ce droit, mais qu'il convient de le limiter. Il croit également que le destinataire doit avoir le droit de vérifier la marchandise avant la prise de possession, non pas pour la contrôler au point de vue de l'identité de la chose vendue, ce qui ne concerne pas le chemin de fer, mais au point de vue du dommage qui peut avoir été causé pendant le transport. L'orateur ne voudrait pas non plus que par un article de la Convention on forçât le destinataire à prouver d'emblée que le dommage s'est produit en cours de transport. Il faut laisser l'appréciation de cette obligation au juge. C'est dans ce but que l'orateur propose un amendement qui constate le droit du destinataire de vérifier la marchandise au point de vue du dommage ; ainsi qu'un autre amendement qui limite la constatation du dommage non-apparent à la durée de 48 heures après la réception. On ne peut, en effet, admettre que les chemins de fer restent indéfiniment sous le coup d'une pareille responsabilité. — En ce qui concerne la preuve, il suffit d'exiger du destinataire la constatation du dommage non-apparent par un procès-verbal régulier fait dans les formes légales et qui devrait constater l'identité des marchandises avec les marchandises indiquées dans la lettre de voiture, l'importance de l'avarie, la cause probable et l'époque probable à laquelle elle remonte.

Pour le reste, l'orateur se rattache à la rédaction du projet allemand, amendé par les deux premières propositions de M. Fick. Le délai fixé par le n° 4 doit être maintenu ; il est nécessaire pour déterminer quand l'action doit être ouverte.

En conséquence, M. de Seigneux propose de modifier comme suit l'art. 29, 4° :

• En cas de réclamations pour avaries, diminution ou autres dommages non apparents extérieurement.

• Cette action ne pourra pas être intentée par le destinataire,

a. Lorsqu'il aura préalablement à la réception vérifié la marchandise ;

b. Lorsqu'il n'aura pas fait constater le dommage non-apparent dans les 48 heures à partir de la livraison par le chemin de fer et conformément aux dispositions légales. Les dommages non-apparents devront être constatés par un procès-verbal régulier constatant l'identité des marchandises avec celles portées sur la lettre de voiture, l'importance du dommage, la cause probable, ainsi que l'époque probable à laquelle remonte l'existence du dommage. •

M. Lejeune défend le projet allemand et répond aux objections de M. de Seigneux. Le droit absolu du destinataire de vérifier la marchandise à la gare pourrait facilement finir par devenir illusoire, abstraction faite des inconvénients qu'il aurait pour les compagnies.

M. de Savigny, au sujet des exceptions prévues par l'art. 29, fait connaître les règles admises en France en pareille matière. Il expose notamment la tendance des tribunaux de commerce à admettre le principe du n° 4 de l'article précité, et celle de la Cour de cassation à sanctionner la solution rigoureuse de l'art. 105 du Code de commerce, en refusant toute action au destinataire après la réception de la marchandise et le paiement du prix, quand bien même les avaries seraient intérieures et non apparentes, à moins que le destinataire n'ait été mis, par un fait imputable au chemin de fer, dans l'impossibilité de procéder à la vérification des marchandises. Il ajoute que, si le principe du n° 4 était adopté, il conviendrait, pour ne pas laisser peser sur les chemins de fer une trop lourde responsabilité, de fixer un délai très court dans lequel, sous peine de déchéance, l'ayant-droit serait tenu de vérifier l'état de la marchandise.

M. Leibfried trouve que l'exemple sur lequel M. Steinbach s'est appuyé est mal choisi. Si le destinaire refuse la marchandise après l'avoir vérifiée, mais avant d'en avoir payé le prix et les frais de transport, le chemin de fer ne s'en trouvera pas plus mal que si le destinataire refuse l'envoi sans l'avoir vérifié. Dans ce cas, la Compagnie fera valoir ses droits contre l'expéditeur. Du reste, on exagère les inconvénients que ce système peut avoir pour l'exploitant ; en fait, nombre de marchandises sont visitées aux frontières sans que les chemins de fer puissent s'en plaindre. En outre, la faculté qu'on propose d'accorder au destinataire déchargera les chemins de fer d'une bonne partie de leur responsabilité, à la condition qu'on adopte la proposition de M. de Seigneux, que l'orateur appuie.

M. Fick. — Si l'on compare l'art. 14 à la fin de l'art. 29, on trouvera que la possibilité de constater des dommages apparents a été suffisamment prévue et que les droits du destinataire sont garantis.

Avant de passer à la votation, M. le Président constate que les amendements de M. Fick aux numéros 1 et 3 n'ont pas été combattus.

Le n° 4 est maintenu par toutes les voix contre celle de la Russie.

Le délai de 48 heures proposé par M. de Seigneux à propos du n° 4 réunit cinq voix (Hongrie, France, Italie, Pays-Bas et Russie); les cinq autres voix adoptent les dispositions du projet.

Puis par six voix contre quatre (France, Italie, Pays-Bas et Russie), la Conférence adopte éventuellement le délai de 42 jours proposé au n° 4, la proposition de le réduire à 30 jours étant ainsi repoussée; et par huit voix contre deux (Luxembourg et Suisse), qui ne veulent fixer aucun délai, elle maintient le délai de 42 jours.

Le texte du projet allemand ainsi amendé réunit cinq voix (Allemagne, Autriche, Hongrie, Russie et Suisse) contre cinq voix données à la proposition formulée par M. de Seigneux.

La proposition de la délégation du Luxembourg est repoussée par toutes les voix sauf celle du Luxembourg.

M. de Seigneux avait formulé un sous-amendement tendant à supprimer dans l'amendement luxembourgeois les mots « de la conformité et. »

Ce sous-amendement réunit cinq voix (France, Italie, Luxembourg, Pays-Bas et Russie; les cinq autres voix le rejettent.

Ensuite l'amendement Steinbach est renvoyé à la Commission I pour nouvelle étude, de même que tout l'art. 29.

Art. 30. — Cet article est adopté tel qu'il est rédigé dans le projet allemand.

Art. 31. — M. Perl propose de soumettre les réclamations fondées sur le calcul du prix de transport à une prescription d'un an, à moins qu'il n'y ait dol ou faute grave du chemin de fer.

Cette proposition est adoptée, sous réserve de la rédaction qu'elle pourra recevoir ultérieurement.

M. de Savigny, à propos du mot exceptions compris dans l'art. 31, fait l'observation suivante : L'action du chemin de fer contre le destinataire ne se prescrivant pas par un an, il peut se faire que le chemin de fer, ayant à craindre d'être recherché par le destinataire à l'occasion du transport, ne réclame rien à ce dernier tant que le délai d'un an ne s'est pas accompli et que tout recours contre le chemin de fer n'est pas devenu impossible; et qu'il intente au contraire son action contre le destinataire après un an, alors qu'il n'a plus à redouter une demande reconventionnelle en indemnité. Ne serait-il pas équitable de dire, dans ce cas, que le destinataire sera recevable à opposer par voie d'exception que le prix du transport lui est acquis en tout ou en partie en compensation de l'indemnité qui lui était due?

Le mode fixé à l'alinéa 3<sup>e</sup> de l'art. 31 pour l'interruption de la prescription soulève ensuite une discussion, à laquelle prennent part MM. Lejeune, de Seigneux, Pynappel et Gerstner. MM. Lejeune et de Seigneux insistent pour que la réclamation se fasse par lettre chargée; MM. Pynappel et Gerstner estiment au contraire que l'intéressé doit avoir le choix de la forme qu'il veut donner à sa réclamation. Si l'on insérait ici des prescriptions particulières, il faudrait nécessairement encore régler d'autres points de procédure; or c'est ce qu'on a voulu expressément éviter.

La rédaction du projet allemand est maintenue par toutes les voix sauf celle de la Belgique.



Art. 32 à 34. — M. Fick, au nom de la Délégation suisse, déclare adhérer expressément à la rédaction du projet allemand.

M. Pollanetz rappelle qu'à l'art. 9 il a proposé un amendement tendant à ce que le délai de livraison fût réparti entre tous les chemins de fer qui participent au transport. On lui a objecté alors que cet amendement n'était pas à sa place, attendu que l'art. 9 ne concernait que les rapports du chemin de fer avec le public et non ceux de diverses lignes entre elles. Aujourd'hui l'orateur reprend son amendement et propose d'ajouter au n° 2 un 3<sup>e</sup> alinéa qui serait conçu comme suit :

« Les dispositions concernant l'exécution de la présente convention déterminent la manière dont le délai de livraison doit être réparti entre les divers chemins de fer qui participent au transport. »

Pour le moment, l'orateur désire que la votation n'ait lieu que sur le principe de sa proposition, laquelle, si elle est adoptée, serait ensuite renvoyée à la Commission II.

Du moment que nous obligeons les chemins de fer à se charger de transports internationaux, nous devons aussi leur fournir les moyens de connaître les obligations auxquelles nous les soumettons. La proposition que l'orateur fait dans ce but est, pour sa partie essentielle, empruntée aux dispositions de l'Union des Administrations des Chemins de fer allemands, et serait conçue comme suit :

« Le délai de livraison, calculé pour chaque transport international d'après le § 6 des présentes dispositions d'exécution, se répartit entre les divers chemins de fer qui ont participé au transport. Cette répartition s'effectue de la manière suivante :

« 1<sup>o</sup> Si les compagnies intéressées sont au nombre de deux :

« a) Le délai d'expédition par parts égales ;

« b) Le délai de transport au prorata du parcours kilométrique fait par la marchandise sur chacune des lignes ;

« 2<sup>o</sup> Si elles sont au nombre de trois ou plusieurs :

« a) Le premier et le dernier chemin de fer ont chacun un délai péremptoire de 12 heures, si le transport se fait par petite vitesse, et de 6 heures s'il se fait par grande vitesse, à prendre sur le délai d'expédition ;

« b) Le reste du délai d'expédition, ainsi que le tiers du délai de transport se répartissent par parts égales entre toutes les lignes intéressées ;

« c) Les deux autres tiers du délai de transport comme à lettre b du n° 1 ci-dessus.

« S'il y a des délais supplémentaires, ils profitent à celui des chemins de fer dont le tarif local les autorise dans chaque cas donné.

« Le temps qui s'écoule depuis la réception de la marchandise jusqu'au point de départ du délai de livraison (soit jusqu'à l'heure de minuit qui suit la réception de la marchandise) ne profite qu'au chemin de fer d'expédition.

« Lorsque le délai de livraison total n'est pas dépassé, il n'y a pas lieu d'appliquer la répartition ci-dessus. »

M. Perl demande le renvoi de cette proposition à la Commission II. L'orateur craint que la proposition de M. Pollanetz ne soit très difficile à appliquer, vu la grande divergence de système qui existe à cet égard entre les différents pays.

M. Gertsner déclare être d'accord sur le principe.

M. Herich insiste pour qu'il soit voté sur le principe, en ajoutant

toutefois que la proposition de M. Pollanetz ne réalise pas encore la perfection. On peut concevoir une autre répartition des délais entre les compagnies. L'orateur propose en conséquence de n'accepter la proposition que subsidiairement.

La proposition de M. Pollanetz est adoptée en principe par sept voix ; trois voix (Italie, Pays-Bas et Russie) se prononcent contre.

Pour éviter tout malentendu, M. Saloff estime qu'il serait nécessaire de mentionner dans les articles 32 à 34 que l'indemnité remboursée par une administration à une autre doit se composer non-seulement des indemnités payées en vertu des art. 25 et 27<sup>b</sup>, mais aussi des frais de procès et des intérêts au taux de 6 0/0 des sommes payées.

La proposition est renvoyée à la Commission I.

Art. 34<sup>a</sup>. — M. Villa observe que, la Convention devant étendre ses dispositions sur une grande étendue de pays, il faut nécessairement prendre des mesures qui permettent de liquider promptement les procès en recours. Il est à craindre qu'on n'abuse de la dénonciation d'instance pour traîner les procès en longueur.

M. Gerstner partage complètement l'avis du préopinant. Il faut distinguer nettement le procès principal et les recours. Tous les moyens de défense doivent être produits dans le premier. La dénonciation d'instance se fait pour tous les chemins de fer en même temps ; ce n'est pas à l'une des administrations de la notifier à celles qui la suivent. En somme, la grande différence entre le projet allemand et le projet suisse consiste en ceci que le premier réunit tous les recours en un seul procès, tandis que la Suisse proposait des actions successives d'administration à administration.

M. Villa désire qu'en tous cas il y ait une disposition réglant la forme de la dénonciation d'instance et les délais à fixer.

M. Lejeune. — La dénonciation d'instance est une simple notification faite aux administrations intéressés par la voie judiciaire. Elle n'exige pas une grande complication de formes. Les délais seront éventuellement fixés par les tribunaux au défendeur principal. M. Lejeune propose d'ajouter à la fin de l'art. 34<sup>a</sup> les mots :

« Sans que l'intervention de ces administrations puisse jamais retarder le jugement de l'instance principale. »

M. du Seigneux pense qu'il serait bon de dire dans quelles formes la dénonciation d'instance doit se faire. L'orateur désire également que, conformément à la proposition de M. Villa, on fixe un délai maximum.

M. Meyer. — On est parti de l'idée que la dénonciation d'instance se ferait partout par l'intermédiaire des tribunaux. Les délais seront ceux fixés dans chaque pays par les lois de procédure. Si quelque part cette institution de la dénonciation d'instance n'existait pas, il faudrait la créer.

MM. Gerstner, Alexy et de Seigneux prennent encore la parole. Puis, sur la proposition de M. le Président, l'art. 34<sup>a</sup> est renvoyé à la Commission III.

Art. 34<sup>b</sup> et 34<sup>c</sup>. — Ces articles sont adoptés sans discussion.

Art. 36. — M. Fick, tout en maintenant le principe adopté par le projet suisse, propose la rédaction modifiée suivante :

« Le juge compétent pour prononcer sur l'action principale en indemnité

est seul compétent pour prononcer sur les actions naissant d'un recours des administrations entre elles. »

La position que nous donnons au juge dans le procès sur recours exige le maintien du principe ci-dessus énoncé. On veut que ce juge prenne pour base de sa décision le jugement intervenu dans l'instance principale ; mais qu'arrivera-t-il s'il n'est pas d'accord avec ce jugement ? Il y aurait là une discordance qu'il importe d'éviter, en statuant que le même juge sera compétent pour les deux procès.

M. Meyer combat cette opinion. Il observe que, si le tribunal reste le même, les juges peuvent changer dans l'intervalle et qu'on retrouverait ainsi l'inconvénient signalé par M. Fick. Du reste, l'orateur est d'avis qu'il est inutile de prolonger la discussion, puisque la Commission III aura à s'occuper de la création d'un tribunal international.

M. Fick répond qu'il y a bien plus d'inconvénients à faire juger le second procès par des juges placés sous l'empire d'une autre législation.

M. Pynappel se prononce pour le renvoi de la discussion, chacun des trois systèmes, celui du projet suisse, celui du projet allemand et celui du for international ayant ses inconvénients. Pour pouvoir les choisir, il faut les discuter ensemble.

A la votation, quatre voix se prononcent pour le renvoi de la discussion (Belgique, France, Italie et Pays-Bas) ; les six autres voix adoptent le projet allemand.

Art. 36 <sup>a</sup>. — Cet article ne soulève pas de critiques.

Toutefois, M. Pynappel observe qu'il conviendrait d'étendre le principe de cet article à toutes les conventions particulières par lesquelles les administrations régleront leurs rapports mutuels. Il cite entre autres la répartition des délais de livraison, la fixation d'un maximum au-dessus de fr. 2,000 pour les remboursements, etc. L'orateur demande si on ne pourrait tenir compte de son observation dans un article final.

M. Gerstner répond que cela serait dangereux. Les compagnies risqueraient souvent de violer la convention. Il préfère spécifier l'exception dans tous les cas où elle sera admise.

Art. 37. — Cet article ne donne lieu à aucune discussion.

Art. 38. — M. Villa propose de supprimer la phrase finale conçue comme suit : « Cette prescription ne s'applique pas à des jugements qui ne seraient que provisoirement exécutoires. »

M. Lejeune propose d'adopter pour l'art. 38 la rédaction suivante :

« Les jugements rendus par le tribunal compétent en vertu des dispositions de ce traité seront exécutoires sur le territoire de tous les Etats signataires, mais en tant seulement :

a. Qu'ils le seraient dans le pays où les jugements auront été rendus ; et b. qu'ils auront été revêtus de la formule exécutoire sur le territoire du pays où ils doivent être exécutés.

« Cette prescription ne s'applique pas aux jugements qui ne seraient exécutoires que provisoirement, c'est-à-dire nonobstant opposition ou appel. »

M. Lejeune développe son amendement.

M. de Seigneux pense que les difficultés seront levées, si l'on ajoute les mots : « Et qui sont passés en force de chose jugée. »

M. Steinbach. — En Autriche, le tribunal a le droit d'attester que le



jugement qu'il a rendu a acquis force de chose jugée. Cependant, la plupart des formules exécutoires usitées dans les divers Etats attestent simplement que le jugement est exécutoire. L'orateur se prononce donc contre la proposition de M. de Seigneux.

M. de Savigny dit que la législation française se distingue de la plupart des législations des autres Etats de l'Europe en matière d'exécution des jugements. Elle autorise cette exécution avant l'expiration des délais pendant lesquels le jugement peut être attaqué par la voie de l'appel ou de l'opposition, tandis que, à l'étranger, l'exécution ne peut être requise et ordonnée avant l'expiration de ces mêmes délais, et seulement lorsque, par ce laps de temps, le jugement a passé en force de chose jugée.

M. Pynappel s'oppose à l'amendement de M. de Seigneux. Les jugements par défaut passent en force de chose jugée par l'exécution.

L'art. 38, ainsi que les propositions et observations auxquelles il a donné lieu, est renvoyé à la Commission III.

La discussion en première lecture du projet de convention étant ainsi terminée, les propositions de la Commission II, concernant le projet B, sont mises à l'ordre du jour.

M. Mongenast fait verbalement rapport sur les divers paragraphes.

§§ 1 et 2. — Adoptés conformément aux propositions de la Commission.

La séance est levée à quatre heures trois quarts.

*Les Secrétaires,*

FARNER.

G. DE SEIGNEUX.

## 9<sup>e</sup> Séance. — Samedi 25 mai 1878, à neuf heures du matin.

PRÉSIDENCE DE M. LE CONSEILLER FÉDÉRAL J. HEER.

### § 3 du règlement d'exécution.

M. Gerstner critique la rédaction française du § 3, attendu que le projet allemand n'a pas voulu dire que l'expéditeur fût toujours seul responsable, mais a aussi prévu, dans certains cas, la responsabilité du destinataire.

M. Mongenast combat cette opinion.

M. Gerstner. — C'est à dessein que le projet allemand n'a pas spécifié qui doit être puni dans les cas prévus au § 3. Si la délégation belge persiste dans une opinion divergente, la délégation allemande est prête à admettre éventuellement que l'expéditeur soit seul rendu responsable. Mais alors il faut aussi changer la rédaction allemande.

M. Perl. — Ou bien il faut dire expressément que le destinataire peut être rendu responsable, ou bien il faut renoncer à le considérer comme tel.

M. Pollanetz appuie éventuellement la proposition consistant à dire expressément que le destinataire est également responsable.

M. le Président croit que la question dont il s'agit a déjà été résolue dans le traité principal. L'article 3 dit que l'expéditeur répond de l'exactitude des indications contenues dans la lettre de voiture. C'est là une règle que les dispositions d'exécution ne peuvent guère changer. Le texte français de ces dispositions prend pour point de départ le traité principal. Or, d'après celui-ci, le destinataire ne répond pas comme tel, mais seulement comme complice de l'expéditeur ou encore lorsqu'il est établi qu'il est lui-même le véritable expéditeur.

M. Meyer demande s'il serait loisible de faire porter l'amende sur la marchandise et d'en garantir le paiement par les mêmes privilèges que le prix de transport.

M. Leibfried croit devoir répondre affirmativement à cette question.

Il sera expressément constaté au procès-verbal que cette réponse ne rencontre aucune opposition.

Par huit voix contre deux (Allemagne et Autriche), la Conférence décide que le troisième alinéa de l'article 3 du traité principal ne rend responsable que l'expéditeur. Le texte allemand devra être modifié en conséquence.

M. von der Leyen. — Les propositions de la Commission n'expriment l'amende qu'en francs ; le projet allemand l'indique en marks et en francs. L'orateur propose d'exprimer, soit cette somme, soit les autres indiquées dans le projet, non seulement en francs, mais encore dans la monnaie de tous les Etats signataires du traité.

M. Perl propose de maintenir l'indication en francs, mais d'ajouter les mots : « Ou leur valeur en monnaie du pays où l'amende doit être payée. »

M. Herich. — Il faut ou bien exprimer l'amende d'après tous les systèmes monétaires des Etats signataires, ou bien dire : « Dans chaque Etat, un chiffre d'amende équivalent à celui exprimé en francs sera fixé en monnaie du pays. »

M. Mersch propose d'ajouter au traité un paragraphe final qui réglerait d'une manière générale la question des unités monétaires et qui dirait que la somme à percevoir ou à fixer en monnaie du pays doit correspondre au chiffre indiqué dans le traité.

M. le Président propose de renvoyer la question pour une nouvelle étude à la Commission II, en lui recommandant la proposition de M. Mersch. (Adopté.)

§ 4. — Adopté.

§ 5. — M. Villa propose de dire :

« Le montant du remboursement ne peut dépasser la valeur de la marchandise. »

Après une assez longue discussion à laquelle donne lieu cette proposition et dans laquelle la Conférence est unanime pour déclarer qu'il est loisible aux compagnies d'admettre des remboursements plus élevés, soit pour les tarifs locaux, soit pour les unions, le paragraphe est adopté dans la rédaction de la Commission.

§ 6. — M. Gerstner est d'accord avec la Commission en ce qui concerne les dimanches, mais il estime qu'on devrait se mettre d'accord sur certains jours de fête et propose de ne compter dans le calcul des délais, ni les dimanches ni les jours de fête légaux.

M. Herich appuie l'opinion de M. Gerstner, mais ne voudrait pas admettre l'expression jours de fête légaux.

M. le Président recommande l'adoption de la proposition de la Commission, d'après laquelle le dimanche n'est pas compté. Quant aux autres jours fériés, chaque pays pourra établir des règles qui soient en rapport avec ses besoins et ses conditions particulières.

Par six voix (Allemagne, Autriche, Belgique, France, Italie et Russie) contre quatre, la Conférence décide de mettre encore d'autres jours fériés, sur la même ligne que les dimanches. En ce qui concerne la détermination

de ces jours fériés, la Conférence, sur la proposition de M. Gerstner, décide par 7 voix contre 3 (Autriche, Hongrie et Russie) de renvoyer à la Commission la partie du § 6 concernant le temps pendant lequel le délai de livraison ne court pas.

M. Mongenast propose de rédiger comme suit la seconde phrase de l'alinéa cinquième :

« Le chemin de fer est réputé avoir exécuté le transport dans les délais prescrits, lorsque, avant l'expiration des délais, il a livré la marchandise au destinataire ou à la personne autorisée à la recevoir ou que l'un d'eux en a été dûment avisé.

« La livraison et la notification de l'arrivée doivent avoir lieu conformément aux dispositions réglementaires du chemin de fer chargé de la livraison. » (Adopté.)

La Conférence passe ensuite à la discussion des propositions nouvelles faites par la Commission I au sujet des articles 2, lettre <sup>f</sup>, 25 <sup>b</sup> et 27, qui sont conçues comme suit :

Art. 2 lettre <sup>f</sup>. — « La déclaration éventuelle de la somme représentant l'intérêt à la livraison moyennant paiement d'une taxe supplémentaire. »

Art. 25 <sup>b</sup>. — « S'il y a eu déclaration de l'intérêt à la livraison, il pourra être alloué, en cas de perte totale ou partielle, en outre de l'indemnité fixée d'après l'article 25, des dommages-intérêts qui ne pourront dépasser la somme fixée par la déclaration.

« Le juge appréciera l'existence et l'étendue du dommage dans sa libre conviction résultant de l'ensemble des débats, sans qu'il soit soumis à des règles formelles. »

Art. 27. — « En cas de retard dans la livraison, il pourra être réclamé un quart du prix de transport pour un retard ne dépassant pas 5 jours, et la moitié du prix de transport pour tout retard de plus de cinq jours, sans qu'il soit nécessaire de prouver qu'un dommage est résulté de ce retard. Si cette preuve est fournie, il pourra être alloué, à titre de dommages-intérêts, une somme qui ne devra toutefois pas dépasser le prix de transport.

« S'il y a eu déclaration de l'intérêt à la livraison, il pourra être réclamé la moitié du prix de transport pour un retard ne dépassant pas 5 jours et la totalité de ce prix pour tout retard de plus de 5 jours, sans qu'il soit nécessaire de prouver qu'un dommage est résulté de ce retard. Si cette preuve est fournie, il pourra être alloué le montant de ce dommage. Dans l'un et l'autre cas, le montant de l'indemnité ne pourra pas dépasser la somme déclarée.

« En ce qui concerne la question de savoir si la preuve est fournie et quelle est l'étendue du dommage, le juge décidera à raison de sa libre conviction résultant de l'ensemble des débats, sans qu'il soit soumis à des règles formelles. »

M. Steinbach fait rapport sur ces propositions. La Conférence a décidé que l'assurance pourrait porter non seulement sur l'intérêt à la livraison en temps utile, mais encore sur la valeur de la marchandise et sur la livraison elle-même. La Commission a maintenu en principe qu'en cas de perte le chemin de fer devait restituer la valeur courante de la chose ; mais elle a aussi voulu tenir compte de l'intérêt qui le plus souvent est attaché à la livraison de la chose (*lucrum cessans*), et a admis qu'une déclaration d'intérêt peut ainsi être faite non seulement pour le cas de retard, mais



encore pour le cas d'avarie ou de perte de la marchandise. L'orateur ajoute que si les propositions faites aux art. 2 lettre <sup>f</sup>, 25 <sup>b</sup> et 27 étaient adoptées, la Commission II aurait à faire de nouvelles propositions sur le § 8 du règlement d'exécution.

M. Fick ne pense pas qu'il sera nécessaire de faire une adjonction au § 8.

M. Meyer fait à l'article 25 <sup>b</sup> une critique de fond basée sur ce que cet article ne dit pas à qui incombe la preuve d'un dommage plus étendu. Il faut dire expressément que cette preuve est à la charge du lésé.

M. Fick. — Le reproche fait au projet de ce qu'il ne dit pas que la preuve du dommage incombe au lésé n'est pas fondé. C'est à dessein qu'on n'a pas voulu d'une semblable disposition, parce que c'est toujours à celui qui réclame une indemnité de fournir la preuve du dommage, à moins qu'il n'ait été dispensé de cette obligation. Du reste, si l'on veut dire expressément que la preuve est à la charge de celui qui réclame l'indemnité, on peut ajouter ces mots : « du dommage établi par le demandeur. »

M. Herich se demande si dans une question aussi importante la Conférence peut, sans raisons péremptoires, accepter l'idée de la commission. Il est convaincu que, si l'article 25 <sup>b</sup> proposé par la commission est adopté, le traité n'aboutira pas, et il pense en outre que la solution actuellement proposée est malheureuse au point de vue économique. Du moment qu'on permet d'assurer un intérêt subjectif, on ouvre la porte à des manœuvres frauduleuses, et ce sont les chemins de fer qui en supporteront les conséquences fâcheuses. Il faut revenir au projet allemand ; il est peu probable que l'Allemagne consente à aller au delà. En cas de retard de livraison, l'orateur se prononce pour le maintien des indemnités normales, comme cela est prévu à l'article 27, étant réservé le droit du lésé de prouver qu'il y a d'autres dommages ; mais il ne saurait admettre que l'intérêt individuel puisse être évalué d'avance et qu'on paie une prime pour l'assurer. D'ailleurs, l'art. 25 <sup>b</sup> paraît être en contradiction avec l'art. 27.

Eventuellement, l'orateur proposera l'adjonction suivante à l'art. 25 <sup>b</sup> :

« L'expéditeur et la compagnie peuvent convenir qu'à défaut d'une déclaration de valeur, l'indemnité ne pourra dépasser le taux normal fixé d'avance pour les cas de perte totale ou partielle d'avarie. »

M. Marbeau dit que les tarifs généraux, spéciaux et internationaux qui existent en France ont été établis pour satisfaire à tous les besoins du commerce en tenant compte des principes du Code en matière de responsabilité et de fixation du montant des dommages-intérêts ; qu'il convient de suivre autant que possible ces principes de droit qui ont été appropriés par la jurisprudence aux nécessités des transports ; que l'article 20, tel qu'il a été rédigé dans une des dernières séances, ne correspond que dans une mesure déjà très restreinte à ces divers principes et qu'il serait regrettable qu'on s'en écartât davantage. Il ajoute que les administrations de chemins de fer et le commerce, principal intéressé dans ces questions, pouvant être ultérieurement consultés sur l'avant-projet, il convient d'examiner les nouvelles propositions qui se produisent et qui prouvent l'incertitude des meilleurs esprits dans ces questions délicates. Plusieurs membres de la Conférence ayant signalé notamment celle que M. le docteur Herich a faite, au cours de la discussion, comme étant d'une nécessité absolue pour l'économie générale des transports dans les Etats qu'ils représentent, M. Marbeau croit qu'il y aurait intérêt à ne pas l'écarter *a priori*, mais de

la prendre en considération et de la renvoyer à la Commission I; ce qui permettra, dans l'étude ultérieure qui sera faite de l'avant-projet, d'examiner la question sous tous ces aspects.

M. de Seigneux estime que les objections de M. Herich au système de l'assurance contre le retard et la perte ne paraissent pas fondées. M. Herich croit qu'en permettant ce système on a facilité une spéculation, car, dit-il, l'expéditeur pourra assurer sa marchandise pour un prix en dehors de toute proportion avec sa valeur. Cette objection, qui paraît au premier abord fondée, est réellement sans portée si l'on considère les usages du commerce et l'application des principes de la Commission. Il ne viendra à l'idée d'aucun commerçant de payer une prime très élevée pour un dommage éventuel, alors qu'il saura que l'indemnité ne sera pas toujours celle de la valeur par lui déclarée, mais seulement celle que le juge appréciera d'après les circonstances et les faits. En effet, le juge devra d'abord décider s'il y a un dommage, ce que l'expéditeur devra prouver, et ensuite quelle sera l'étendue de ce dommage. La spéculation d'un bénéfice illégitime n'est donc nullement à craindre et le projet de la Commission est donc rationnel. On a l'air de croire également que le chemin de fer devra ainsi payer un dommage tout à fait indirect. L'orateur combat cette opinion, car, dit-il, le juge a et aura toujours le devoir d'apprécier la question de savoir si la somme réclamée est la répartition d'un dommage direct ou celle d'un dommage indirect, et le chemin de fer ne manquera pas de soulever la question.

M. Mongenast demande le renvoi à la Commission pour nouvelle étude en tenant compte de l'observation de M. Herich.

M. Leibfried estime que, la Conférence ayant adopté définitivement l'article 20, la Commission ne pouvait pas s'en écarter.

Les propositions de la Commission sont ensuite adoptées en principe par 7 voix contre trois (Hongrie, Belgique et Russie) et il est passé à la discussion des divers articles proposés.

Art. 2, lettre <sup>f</sup>. — Sur la proposition de M. Leibfried, il n'est fait à cet article qu'un seul changement, à savoir d'ajouter aux texte allemand le mot *etwa* après *Zusatzgebühr*, pour correspondre au mot éventuelle qui se trouve dans le texte français.

Art. 25 <sup>b</sup>. — On propose d'ajouter au second alinéa : « La preuve de l'existence et de l'étendue de ce dommage incombe au demandeur. »

M. Meyer propose de retrancher dans les articles 25 <sup>b</sup> et 27 les mots « dans sa libre conviction » et d'insérer à leur place un article général qui embrasserait toutes les dispositions de la Convention concernant la preuve.

La Conférence adopte cette idée et renvoie l'article 25 <sup>b</sup> à la Commission I.

Art. 27. — L'alinéa troisième se trouve retranché ensuite de ce qui vient d'être adopté.

La proposition de M. Herich est adoptée par 6 voix (Autriche, Hongrie, Belgique, France, Pays-Bas et Russie) contre 4.

M. Pynappel propose à l'alinéa deuxième de remplacer les mots : « Si cette preuve est fournie, il pourra être alloué le montant de ce dommage » par ceux-ci : « Si cette preuve est fournie, il pourra être alloué le montant des dommages-intérêts ».

M. Steinbach demande le renvoi à la Commission I. L'adoption de l'ad-

jonction de M. Herich change tout. La Commission pourra en même temps examiner l'amendement de M. Pynappel.

Adopté.

La séance est levée à une heure.

*Les Secrétaires,*  
FARNER, G. de SEIGNEUX.

**Dixième séance. — Mercredi 29 Mai 1878, à 10 heures du matin.**

PRÉSIDENCE DE M. LE CONSEILLER MEYER.

M. le Conseiller Meyer ouvre la séance en annonçant qu'à la suite d'un accident M. le Conseiller fédéral Heer est empêché de la présider.

Les procès-verbaux de la première et de la deuxième séance sont ensuite adoptés.

La discussion est ouverte sur le projet de Conventions internationales pour les transports de marchandises par chemins de fer tel qu'il a été modifié par la Commission I ensuite des décisions prises en premier débat.

M. Herich désire savoir si, en cas de divergences entre les deux textes, c'est le texte allemand ou le texte français qui doit être considéré comme le texte original.

M. Gola appuie cette question et propose de considérer le texte français comme le texte original. Il observe qu'en tout cas il faudra plus tard faire des traductions encore en d'autres langues.

M. Gerstner dit que la Commission a fait tous ses efforts pour harmoniser le texte allemand et le texte français. Là, où la concordance des mots était impossible, on a du moins choisi des expressions telles que le sens fût le même. Les deux textes doivent être considérés comme textes originaux ; il y a quelques passages où ils se complètent l'un l'autre.

M. le Président observe que cette question est résolue par le règlement pour les délibérations, lequel place les deux langues sur la même ligne.

Il n'y a pas d'objection et la discussion est close sur ce point.

Article premier <sup>a</sup>. — Adopté sans discussion.

Article premier <sup>b</sup>. — La délégation luxembourgeoise propose d'ajouter à la fin de l'article 2 <sup>b</sup> les mots : « Ou dont le transport y est entièrement interdit. »

Cette proposition est adoptée en principe et renvoyée à la Commission I, à fin de rédaction.

Article premier <sup>b bis</sup>. — Adopté.

Article premier <sup>c</sup>. — M. de Savigny appelle l'attention de la Conférence sur la dernière partie de l'article 1 <sup>c</sup>, où il est dit que les conditions convenues d'avance entre les expéditeurs et les administrations seront valables autant qu'elles ne seront pas en contradiction avec la présente Convention. La pensée du rédacteur du projet a-t-elle été par là d'autoriser ces Conventions spéciales qu'en France on nomme traités particuliers et dans d'autres pays réfacties ? Il expose qu'à la suite de vives réclamations de la part du commerce, le ministre des travaux publics français, par une circulaire du 26 Septembre 1857, a interdit les traités particuliers comme contraires au principe de l'égalité des tarifs et qu'à la suite de cette décision, la disposition suivante a été insérée dans l'article 48 du nouveau cahier des charges : « Tous traités particuliers qui auraient pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction de prix sur les tarifs approuvés



sont formellement interdits. » M. de Savigny croit que, pour éviter toute fausse interprétation de l'article 1<sup>er</sup>, il pourrait être utile de compléter cet article par une disposition semblable.

M. Gerstner. — Il ne s'agit dans cet article que de Conventions qui respectent l'esprit et la lettre du traité international. En Allemagne, pas plus qu'en France, il n'est permis de conclure des Conventions par lesquelles certains particuliers jouiraient de faveurs exceptionnelles. La réserve mentionnée par M. de Savigny s'applique à des Conventions comme celles prévues à l'article 18, et concernant, par exemple, le transport de marchandises en wagons découverts.

M. Kilény fait remarquer qu'en Hongrie il est admis que par des Conventions passées avec certains expéditeurs les administrations leur accordent par exemple des réfacties, lesquelles doivent toutefois être concédées à quiconque se présente dans les mêmes conditions. Or, si de pareilles Conventions devaient être prohibées, il importerait de le dire expressément, afin que, le cas échéant, on puisse s'opposer avec succès aux administrations.

M. de Seigneux propose de renvoyer l'article 1<sup>er</sup> à la Commission I, laquelle serait chargée :

- 1<sup>o</sup> De formuler une disposition prohibant les faveurs personnelles ;
- 2<sup>o</sup> En général de rendre la rédaction de l'article 1<sup>er</sup> plus claire.

M. de Savigny propose de dire : « Sont prohibées toutes Conventions dont l'effet serait d'accorder des réductions de taxe à un ou plusieurs expéditeurs. »

M. Gerstner n'a rien à objecter au principe même de l'adjonction qui vient d'être proposée : mais elle irait trop loin. Il y a certaines Conventions spéciales que les administrations sont obligées de passer ; l'orateur cite entre autres celles concernant le transport d'objets exceptionnellement volumineux. Le principe de l'article 1<sup>er</sup> est bien celui-ci que personne ne doit jouir d'une faveur qui serait refusée à d'autres.

L'article 1<sup>er</sup> est ensuite renvoyé à la Commission pour qu'elle ait à l'examiner de nouveau et à faire de nouvelles propositions.

Article premier<sup>d</sup>. — M. de Savigny demande comment les rédacteurs du projet entendent les expressions « pourvu que les moyens de transport réguliers du réseau suffisent pour effectuer l'expédition, et sauf les cas de force majeure ». Il indique à ce sujet le dernier état de la jurisprudence des tribunaux français et il désire savoir si la question est entendue de la même manière par la Conférence.

M. Gerstner répond affirmativement à cette question.

M. Lejeune propose de supprimer à l'alinéa second les mots sans tour de faveur et de les remplacer par les mots sans exception.

Adopté.

La délégation hongroise propose de maintenir le second alinéa du projet allemand primitif.

Cette proposition est adoptée par 8 voix contre 2 (Pays-Bas et Suisse).

Le reste de l'article 1<sup>er</sup> est maintenu tel qu'il est proposé par la Commission.

Art. 2, lettre <sup>k</sup>. — M. Herich propose de supprimer le mot grave qui se trouve dans le texte français. Cette proposition est repoussée par 6 voix (Allemagne, Autriche, Belgique, Italie, Pays-Bas et Russie) contre 4,

M. Lejeune propose d'ajouter entre parenthèse après les mots faute

grave ceux de culpa lata. Cette proposition est repoussée par 6 voix contre 4 (Allemagne, Belgique, Luxembourg et Pays-Bas).

L'art. 2 est adopté.

Art. 3. — M. Mongenast demande la suppression des mots « notamment dans les cas prévus au troisième alinéa de l'article 6<sup>c</sup> » comme étant absolument superflus.

M. Gerstner observe que cette adjonction a été faite ensuite de l'observation que M. Villa a présentée en premier débat au sujet de l'article 6.

A la votation, la proposition de M. Mongenast est repoussée par 6 voix contre 3 (Belgique, France et Italie).

Art. 4. — Adopté.

Art. 5. — Sur la proposition de M. Christ, l'alinéa 4 est supprimé par 8 voix contre 2.

Art. 6. — M. Mongenast reprend la proposition qu'il a faite en premier débat et tendant à ajouter à la fin de l'article l'alinéa suivant : « Le destinataire aura toujours le droit de remplir à l'arrivée les formalités de douane et d'octroi à moins de stipulations contraires dans la lettre de voiture. »

Cet amendement est adopté par 7 voix contre 3 (Allemagne, Autriche et Hongrie).

Art. 7. — M. de Savigny dit au sujet du § 1 de l'article 7 que l'expression dûment publiée est insuffisante. Il peut se faire, comme en France, par exemple, que des tarifs affichés n'aient pas encore reçu l'approbation du gouvernement et ne soient pas encore applicables. Il propose de compléter ce paragraphe en ajoutant les mots légalement en vigueur et devant être dûment publiés.

Cette proposition est adoptée à l'unanimité.

M. Gola propose d'ajouter à la fin de l'alinéa quatrième les mots : directs et internes après leurs tarifs.

M. Leibfried demande qu'il soit dit à la fin de l'article 7 pour autant au lieu de autant.

Ces deux propositions sont adoptées.

Art. 8. — Sur la proposition de M. von der Leyen, on ajoute au troisième alinéa, après le mot si, ces mots : « en cas de transport en port payé ».

Au dernier alinéa du texte français, M. Leibfried propose de remplacer le mot valable par recevable.

Cette proposition est adoptée par 8 voix contre 2 (Allemagne et Autriche).

M. Gola propose au premier alinéa du texte français de remplacer les mots sont présumés devoir être payés, par devront être payés.

Cette proposition est repoussée par 6 voix contre 4.

M. Pynappel propose l'amendement suivant à l'article 8 : « A défaut de dispositions particulières entre administrations de chemins de fer pour les règlements de leur compte entre elles, chaque administration pourra se faire rembourser, au moment de la remise de la marchandise, par l'administration qui la suit, le montant des frais du transport antérieur. »

M. Pynappel fonde son amendement sur ce que la présente Convention oblige les administrations à entrer en relations les unes avec les autres et qu'elle doit dès lors régler également les conséquences qui dérivent de cette obligation.

Cette proposition est appuyée par M. Mongenast et combattue par MM. Gerstner et Herich.

M. Fick se prononce aussi contre l'amendement, mais observe qu'il peut arriver qu'une Compagnie découvre que la marchandise transportée vaut moins que le prix de transport. Pour remédier à cet inconvénient, l'orateur propose de dire comme suit à l'alinéa second : « Lorsqu'il s'agit de marchandises qui, d'après l'appréciation du chemin de fer expéditeur, soit aussi de l'un des chemins de fer qui prennent part au transport, sont sujettes, etc. »

M. Pollanetz fait la proposition suivante : « Au cas où aucune Convention particulière n'aurait été conclue entre les Compagnies chargées d'un transport international, la Compagnie qui a reçu les frais de transport doit sans retard établir la comptabilité et mettre à la disposition des autres Compagnies ce qui leur est dû. »

L'adjonction proposée par M. Fick à l'alinéa second est repoussée par toutes les voix contre celle de la délégation suisse.

Les propositions de MM. Pynappel et Pollanetz sont renvoyées à la Commission III.

Art. 8<sup>a</sup> et 9. — Adoptés.

Art. 10. — M. Herich propose de supprimer au quatrième alinéa les mots « par écrit et signés par l'ayant-droit » et d'ajouter un nouvel alinéa conçu comme suit : « Les ordres doivent être donnés par écrit et signés par l'ayant-droit. »

Cette proposition est adoptée.

La séance est levée à 5 heures et demie.

*Les Secrétaires,*  
FARNER, G. de SEIGNEUX.

## 11<sup>e</sup> séance. — Jeudi 30 Mai 1878, à 1 heure du soir.

PRÉSIDENCE DE M. LE CONSEILLER MEYER.

Le procès-verbal de la troisième séance est soumis à la Conférence et adopté.

La suite de la discussion appelle le second débat du projet.

Art. 10<sup>b</sup>, 10<sup>c</sup>, 11, 12. — Ces quatre articles sont adoptés sans discussion.

Art. 12<sup>a</sup>. — La discussion de cet article est renvoyée jusqu'à ce que la Commission III ait rapporté sur l'amendement Pynappel à l'article 8, vu la connexité intime qui existe entre ces deux articles.

Art. 12<sup>b</sup>. — Les amendements suivants, qui se rapportent tous à la seconde phrase, sont proposés :

<sup>a</sup>. M. Mongenast propose de dire : « Ces droits subsistent alors même que la marchandise se trouve dans les magasins d'un tiers chez lequel il l'a consignée à titre de dépôt. »

<sup>b</sup>. M. Gerstner, appuyé par M. Herich, recommande la rédaction suivante :

« ..... Aussi longtemps que la marchandise se trouve entre les mains du chemin de fer ou d'un tiers qui la détient pour lui. »

M. Mongenast retirant son amendement pour se rallier à celui de M. Gerstner, et M. de Seigneux retirant de même une proposition analogue



qu'il avait faite, l'amendement de M. Gerstner est adopté et l'article 12<sup>b</sup> modifié en conséquence.

Art. 12<sup>d</sup>. — M. Pynappel dépose un amendement qui est renvoyé à la Commission III ainsi que l'ensemble de l'article.

Art. 12<sup>c</sup>. — Cet article a été supprimé par la Commission, parce que, dit M. Gerstner en répondant à M. Herich, on n'a pu tomber d'accord sur le point dont il s'agit. Les opinions et les droits particuliers des divers Etats n'ont pu être conciliés. On a trouvé surtout que le dernier alinéa allait trop loin. C'est ce qui a engagé la Commission à abandonner à la législation particulière de chaque Etat toute la matière qui formait l'objet de l'article 12<sup>c</sup>.

Après une assez longue discussion, à laquelle prennent part MM. Herich, Lejeune, Kilény, de Savigny, de Seigneux, ce dernier, appuyé par M. Kilény, propose de maintenir l'article 2<sup>c</sup> et de le rédiger comme suit : « Entre les divers transporteurs, les transporteurs subséquents auront un droit de préférence aux droits des transporteurs précédents sur le montant des frais du transport. Le rang de ce privilège, en cas de concours avec d'autres privilèges grevant la marchandise, est déterminé par la législation du pays où le privilège est exercé. »

M. de Seigneux retirant la seconde phrase de l'amendement, le reste de l'amendement est rejeté contre les 3 voix de l'Allemagne, de la Hongrie et du Luxembourg.

M. le Président demande qu'il soit mentionné au procès-verbal que la suppression de l'article 12<sup>c</sup> a eu lieu parce que la Conférence a admis que le rang des privilèges pour le prix de transport devrait être déterminé par la loi du pays où se trouve le lieu de destination.

M. Herich ne peut admettre que cette mention soit faite.

M. Gerstner demande le renvoi à la Commission.

M. le Président. — Si l'on ne veut pas faire de mention au procès-verbal, le juge, en cas de contestation, décidera d'après les lois en vigueur pour lui.

Par 6 voix (Allemagne, Hongrie, Belgique, France, Luxembourg et Suisse), la Conférence décide de renvoyer la question à la Commission I.

Art. 13, 14 et 15. — Adoptés.

Art. 16. — M. Gola critique l'alinéa quatrième dont la disposition est contraire aux principes généralement admis en matière de for et de procédure. Quel est le domicile du chemin de fer défendeur ? Le lieu où l'administration a son siège. Or cela pourra dans certaines circonstances porter un grand préjudice au demandeur.

M. Gerstner observe que les prescriptions qui existent dans chaque Etat particulier déterminent quel est, dans chaque cas donné, le domicile d'un chemin de fer.

M. Leibfried propose de supprimer complètement la disposition relative au domicile.

M. de Savigny appuie l'idée émise par M. Gola.

M. Lejeune propose de dire : « L'action doit être intentée devant les tribunaux du pays où la compagnie a son domicile ; les lois du pays déterminent devant lequel des tribunaux elle doit l'être. »

M. de Seigneux demande qu'il soit dit comme suit : « Les lois de chaque pays déterminent le tribunal compétent pour prononcer sur l'action. »

M. Pynappel propose la rédaction suivante :

« L'action ne sera intentée que devant le tribunal compétent d'après la loi du pays dont dépend le chemin de fer défendeur. » Surtout lorsqu'il s'agit de compagnies qui ont un réseau étendu, il est nécessaire que tous les procès ne soient pas intentés devant le tribunal du lieu où l'administration a son siège.

A la votation, la proposition de M. Pynappel est adoptée par 6 voix (Belgique, France, Italie, Luxembourg, Pays-Bas et Russie) contre 4.

Le reste de l'art. 16 est adopté conformément aux propositions de la Commission.

Art. 17, 17<sup>a</sup> et 18. — Adoptés sans changements.

Art. 18<sup>a</sup>. — M. de Seigneux propose de remplacer les mots *a pu résulter par a eu pour cause*.

M. Gerstner s'oppose à cet amendement qui a déjà été suffisamment discuté en premier débat et repoussé à une grande majorité.

M. de Savigny croit devoir se rallier à la proposition de M. de Seigneux parce qu'elle atténue dans une certaine mesure l'atteinte portée par l'art. 18<sup>a bis</sup>, notamment par le n° 4 de cet article, aux principes généraux et aux conditions de la responsabilité admis par la Conférence à l'article 18.

La proposition de M. de Seigneux est repoussée par toutes les voix contre celle de la France. La délégation suisse s'abstient de voter.

L'article est adopté.

Art. 18<sup>a bis</sup>. — Adopté avec cette observation que dans la rédaction définitive il sera de nouveau réuni avec l'art. 18<sup>a</sup> et précèdera celui-ci.

La séance est levée à 6 heures moins un quart.

*Les Secrétaires :*

FARNER, G. DE SEIGNEUX.

## 12<sup>me</sup> Séance. — Vendredi 31 mai 1878, à 1 heure du soir

PRÉSIDENCE DE M. LE CONSEILLER MEYER.

Le procès-verbal de la quatrième séance est soumis à la Conférence et adopté.

Art. 18<sup>b</sup>. — Adopté avec quelques changements de rédaction.

Art. 19 et 20. — Adoptés.

Art. 21. — M. Gerstner annonce que sur la proposition de M. Herich la Commission I a repris l'art. 21, précédemment abandonné. Il ajoute que, cette proposition n'ayant pas été comprise de la même manière par tous, il a été difficile de trouver une rédaction. Le but de l'art. 21 est d'autoriser les chemins de fer à établir des tarifs spéciaux qui d'une part restreignent la responsabilité des compagnies, mais qui d'autre part diminuent la taxe réclamée au public. Mais on s'est heurté à la difficulté suivante : c'est que, si toutes les compagnies n'adoptent pas de pareils tarifs spéciaux, les transports faits conformément à ces derniers pourront sortir du réseau des lignes qui ont adopté ces tarifs. Pour de semblables transports il faut donc prévoir deux ou même plusieurs lettres de voiture.

M. Perl dit que l'art. 21 ne répond pas parfaitement aux intentions des délégués hongrois dont il partage l'opinion. La proposition de la Commission repose sur l'idée d'une déclaration de valeur, tandis que l'orateur voudrait la fixation d'un maximum. M. Perl ne comprend pas que le trafic

puisse souffrir de l'application des tarifs spéciaux. Si l'expéditeur se contente d'une responsabilité moindre du chemin de fer, celles des lignes parcourues qui n'ont pas adopté les tarifs spéciaux ne seront néanmoins responsables que dans la mesure indiquée par la lettre de voiture relative au transport dont il s'agit.

M. Kilény pense que le système proposé par la Commission est d'une application presque impossible. La délégation hongroise ne veut pas de déclaration de valeur ; autrement les choses seraient trop compliquées. En effet on aurait alors trois espèces d'indemnité : une indemnité normale, une seconde plus élevée, qui tiendrait compte de l'intérêt individuel, et une troisième inférieure à l'indemnité normale qui correspondrait à une responsabilité restreinte. Les délégués hongrois désirent seulement qu'il soit permis aux administrations d'offrir au public des taxes moins élevées, à la condition que celui-ci de son côté se contente d'une responsabilité moins étendue.

M. Herich appuie l'opinion émise par M. Kilény. Les délégués de la Hongrie entendent restituer dans la règle la valeur courante de la marchandise, mais en aucun cas plus que l'indemnité normale fixée dans les tarifs, celle-ci devant être déterminée de façon à ce que les chemins de fer ne courent pas de trop grands risques. Le public se trouverait ainsi en présence du tarif spécial et du tarif ordinaire, et il aurait le droit de demander l'application de l'un ou de l'autre.

M. Kilény dépose un amendement tendant à ce que l'art. 21 soit formulé comme suit :

« Les chemins de fer ou les unions pourront offrir au public des tarifs qui fixeront que la valeur mentionnée dans l'art. 20 comme devant servir de base au calcul de l'indemnité ne pourra dépasser un chiffre fixé dans ce tarif.

« Ces tarifs peuvent être admis sous les conditions suivantes :

1<sup>o</sup> Ils devront avoir été approuvés et dûment publiés par l'autorité compétente de chacun des Etats à parcourir ;

2<sup>o</sup> Ils devront établir une réduction sur le prix du transport total calculé d'après les prescriptions de l'art. 20 ;

3<sup>o</sup> Ils devront être applicables à la totalité du parcours à effectuer. »

Dans le cours de la discussion cet amendement est appuyé par MM. Lejeune et Mongenast, et combattu par MM. de Seigneux et Gerstner.

A la votation, cette proposition est d'abord mise en opposition avec celle qui demande la suppression de l'art. 21, et rejetée par 6 voix contre 4 (Hongrie, Belgique, Pays-Bas et Russie).

Il est ensuite décidé par 6 voix (Hongrie, Belgique, France, Italie, Pays-Bas et Russie) contre 4 que l'art. 21 sera maintenu tel qu'il est rédigé par la Commission. Il y aura lieu également à modifier le formulaire de la lettre de voiture ; la commission II est chargée de ce soin.

Art. 24, 25, 25<sup>a</sup> et 26. — Adoptés.

Art. 27. — Adopté. Une proposition de M. Pynappel, tendant à remplacer à la fin du second alinéa les mots de ce dommage par des dommages-intérêts est rejetée par 6 voix (Allemagne, Autriche, Belgique, Italie, Luxembourg et Russie) contre 4.

La séance est levée à 5 heures 1/2.

*Les Secrétaires :*

FARNER, G. DE SEIGNEUX.



**13<sup>me</sup> Séance. — Samedi 1<sup>er</sup> Juin 1878, à 1 heure du soir**

PRÉSIDENCE DE M. LE CONSEILLER FÉDÉRAL J. HEER.

Le procès-verbal de la cinquième séance est adopté.

L'ordre du jour appelle la discussion des propositions complémentaires de la Commission II, concernant le règlement d'exécution.

**ANNEXE I.**

M. Saloff propose d'énumérer à titre d'exemples les principaux objets exclus du transport, comme étant sujets à explosion ou à inflammation spontanée. L'orateur pense qu'il suffirait de reproduire à cet égard l'article correspondant du règlement d'exploitation allemand.

La Conférence adopte cette proposition et renvoie l'annexe I à la Commission II.

La liste des objets qui ne sont admis au transport que sous certaines conditions est ensuite soumise à la Conférence et adoptée sans discussion.

§ 6. — La discussion ne porte que sur la partie du paragraphe qui a trait à la suspension du délai de livraison pendant les dimanches et jours fériés. La Commission a préparé une liste des jours fériés qui doivent être mis sur la même ligne que les dimanches pour le calcul du délai de livraison.

M. Herich demande qu'on ne désigne pas expressément les jours de fête. Une désignation spéciale ne répondrait pas aux besoins de tous les pays. L'orateur propose de dire que les jours de fête généralement célébrés ne sont pas comptés pour établir le délai de livraison.

M. Mersch et Lejeune se prononcent dans le même sens.

M. Pollanetz propose de réunir toutes les dispositions concernant les dimanches et jours fériés en un seul alinéa conçu comme suit :

« Au cas où l'un des Etats aurait introduit dans sa législation ou inséré dans les règlements homologués une disposition concernant la réception et la remise des marchandises ou l'interruption des transports pendant les dimanches et jours fériés, les délais de transport sont augmentés en proportion. »

M. Gerstner appuie le projet comme amenant une solution uniforme de la question.

M. Perl se prononce contre la proposition de M. Pollanetz. Les Etats ne doivent pas être autorisés à émettre des dispositions d'exécution qui s'écarteraient du présent règlement.

L'amendement de M. Pollanetz réunit les 5 voix des délégations de l'Autriche, de la Hongrie, de l'Italie, de la Russie et de la Suisse, contre celles des 5 autres délégations. Il n'y a donc pas de décision sur ce point.

A la votation sur la question de savoir si au § 6 une énumération des jours fériés sera ou non maintenue, il ne se forme pas non plus de majorité, 5 voix (Allemagne, Belgique, France, Luxembourg, Pays-Bas) se prononçant pour, les autres contre.

M. von der Leyen propose de constater au procès-verbal que la Conférence, tout en ne pouvant se mettre d'accord au sujet des jours fériés,

admet cependant la disposition contenue dans le projet au sujet des dimanches.

M. le Président met ensuite aux voix la question de savoir si, conformément à la proposition de M. von der Leyen, les alinéas 5 et 6 seront maintenus en ce qui concerne les dimanches.

Cette proposition est adoptée par toutes les voix contre celle de l'Italie.

L'avant-dernier et le dernier alinéa sont également maintenus.

§§ 7, 9, et 10. — Adoptés définitivement dans la rédaction proposée par la Commission.

Sur le désir exprimé par M. Perl, la Conférence remet encore une fois en discussion l'art. 7 de la Convention.

M. Perl propose de supprimer à cet article les mots : « et à défaut d'ordres contraires donnés par l'expéditeur. »

M. Gerstner se prononce contre l'amendement en s'en référant à la discussion qui a déjà eu lieu sur l'art. 7.

L'amendement est repoussé par 7 voix contre celles de la Hongrie, de la Belgique et de la Russie.

La Conférence entend ensuite le rapport de la Commission III sur les amendements proposés par M. Pynappel aux art. 8 et 12<sup>d</sup>. Le premier est conçu comme suit :

« A défaut de dispositions particulières entre administrations de chemins de fer pour les règlements de leurs comptes entre elles, chaque administration pourra se faire rembourser, au moment de la remise de la marchandise, par l'administration qui la suit, le montant des frais de transport antérieur. »

M. Steinbach, au nom de la Commission, déclare que celle-ci a repoussé l'amendement parce qu'il vaut mieux ne pas régler dans la Convention ce qui se rapporte aux obligations des chemins de fer entre eux. Ils s'arrangeront bien mieux entre eux que nous ne pourrions le faire pour eux. Le nombre des cas où un chemin de fer exigera le paiement préalable du prix de transport sera minime, et même pour ces cas l'utilité de la disposition proposée serait douteuse, puisque ce sera toujours le même chemin de fer, dans lequel on n'aura pas eu confiance, qu'il faudra actionner plus tard pour le recouvrement des dommages-intérêts par voie de recours.

M. Perl appuie l'amendement de M. Pynappel à moins que la convention n'admette ce droit, sans qu'il soit nécessaire de l'établir par une disposition spéciale. En ce cas il vaudrait beaucoup mieux s'abstenir.

M. Gerstner combat l'amendement comme contraire aux principes de la Convention.

M. Pynappel expose que son amendement n'est pas contraire aux principes de la Convention. Il ne touche ni à l'obligation de transport ni aux délais de livraison ni aux droits de l'expéditeur ou du destinataire. Il n'a d'autre but que de régler les droits et les obligations des chemins de fer entre eux pour le cas où le transport se ferait avec le concours de compagnies qui n'ont pas de relations contractuelles et que l'accord ne s'établirait pas par le libre consentement des parties. Dès à présent, le projet de convention est interprété en sens divers. Il importe d'écarter cette incertitude. Quant à l'orateur lui-même, il lui paraît certain qu'à défaut d'une disposition spéciale on devra interpréter la Convention en ce sens que les chemins de fer seront obligés de remettre la marchandise sans paiement préalable. Mais imposer cette obligation lui paraît contraire à l'équité. Ce n'est pas à

celui qui se dessaisit de la marchandise à donner crédit à celui qui aura une sûreté dans la possession du gage commun. L'insertion d'une disposition expresse et conforme à l'équité contribuera à faire adopter le principe de l'association forcée.

M. Herich pense que la Commission internationale qui devra être instituée donnera les garanties que l'amendement de M. Pynappel cherche à réaliser.

M. Lejeune préfère qu'il ne soit rien dit au sujet de cette question dans la Convention; mais si l'on s'explique là-dessus, il se range à la décision proposée par M. Pynappel.

M. de Seigneux fait remarquer que la Convention est basée sur le droit pour tout expéditeur de faire transporter ses marchandises sans rupture de charge et sans interruption. Or il est difficile de savoir en lisant l'amendement de M. Pynappel s'il entend donner au chemin de fer le droit de retenir la marchandise jusqu'à parfait remboursement ou si en tout cas la marchandise devra voyager malgré la réclamation. En conséquence, M. de Seigneux prie M. Pynappel de répondre d'une manière catégorique à la question. S'il est d'opinion que la marchandise ne sera pas retenue, il faut le dire tout au moins, et dans ce cas seulement l'orateur proposerait le sous-amendement suivant à ajouter à la proposition de M. Pynappel :

« Le droit de se faire rembourser immédiatement les frais antérieurs ne doit en aucun cas permettre au demandeur de retenir la marchandise jusqu'à entier remboursement, en ce sens que le transport ne doit jamais être interrompu. »

M. Pynappel ne peut se ranger au sous-amendement de M. de Seigneux, mais il observe d'abord que le droit de ne pas remettre la marchandise ne préjudiciera en rien au droit du destinataire, et en second lieu que le chemin de fer, qui en dernier ressort devra payer les dommages-intérêts, se gardera bien de refuser le paiement du prix de transport. Il suffira de bien définir les droits de tout le monde pour les voir respecter.

A la votation, l'amendement de M. Pynappel est repoussé par 7 voix contre celles de la Belgique, des Pays-Bas et de la Russie.

A la suite de ce vote, le sous-amendement de M. de Seigneux tombe également. M. Lejeune déclare qu'il n'a voté pour l'amendement Pynappel qu'en vue de ce sous-amendement, dont il approuve les dispositions.

A l'art. 12 <sup>4</sup>, M. Pynappel propose l'amendement suivant :

« Le chemin de fer dernier transporteur est tenu, après recouvrement des créances mentionnées à l'art. 12 <sup>3</sup>, de payer aux chemins de fer précédents leur part de ces créances. Il y est également tenu, s'il délivre la marchandise sans recouvrer ces créances, sauf ses droits contre le destinataire.

« A défaut de stipulations contraires, le paiement se fera de manière que chaque chemin de fer paie à celui qui le précède immédiatement, le total qui est dû aux précédents.

« Les chemins de fer ont pour leurs créances entre eux, résultant du transport pendant les six derniers mois, un privilège général qui, cependant, ne pourra s'exercer qu'après les hypothèques, les droits de gage et les autres privilèges du pays. »

M. Steinbach observe que, d'après les développements donnés par M. Pynappel, l'amendement qu'il propose se compose de trois parties. Le seconde a été expressément proposée pour le cas où son amendement



à l'art. 8 serait rejeté. La Commission propose d'adopter les alinéas 1<sup>er</sup> et 3<sup>e</sup>, et de rejeter l'alinéa second par les mêmes raisons qui ont déjà fait rejeter l'amendement présenté à l'art. 8. La rédaction actuelle de l'art. 12 <sup>d</sup>, serait ainsi complètement supprimée et remplacée par les alinéas 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> de l'amendement. Tandis que la Commission a été unanime sur les alinéas 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup>, elle s'est divisée en majorité et minorité au sujet du 3<sup>e</sup>. La majorité a estimé que la proposition de M. Pynappel était équitable et que la rédaction en était formulée de façon à ne pas toucher au droit de gage mobilier. La disposition proposée existe déjà, dès 1873, en Autriche et en Hongrie.

M. Meyer déclare que l'alinéa 3<sup>e</sup> est absolument inacceptable pour l'Allemagne qui ne connaît plus de privilèges généraux et ne saurait les rétablir.

M. Steinbach réplique qu'en Autriche-Hongrie, le privilège général n'est pas non plus établi par le Code civil, mais que les particularités du droit des chemins de fer ont nécessité cette institution.

M. de Seigneux combat l'amendement qui lui paraît contraire au droit français en ce que la loi seulement peut donner un privilège général. Il ne s'accorde pas non plus avec l'art. 2095 du Code Napoléon.

M. Pynappel répondant aux objections qui ont été faites à son amendement, fait observer que non seulement le même motif qui a fait adopter le privilège du voiturier, milite en faveur de celui-ci, mais que c'est encore un tempéramment de l'obligation imposée en dehors du contrat ou du fait de la personne obligée. La nouveauté de ce droit ne peut épouvanter ceux qui ne craignent pas d'introduire une obligation tout à fait nouvelle. Du reste l'orateur, pour ne soulever aucune difficulté provenant de la législation d'un des Etats contractants, n'a voulu donner qu'une préférence sur les créanciers chirographaires.

A la votation, qui ne porte que sur l'alinéa 3<sup>e</sup> de l'amendement, 5 voix (Autriche, Hongrie, Belgique, Italie et Pays-Bas) se prononcent pour cet alinéa et les cinq autres contre.

L'alinéa 1<sup>er</sup> est adopté sans discussion ; l'alinéa second a été retiré.

La séance est levée à 6 heures.

*Les Secrétaires,*  
FARNER, G. DE SEIGNEUX.

#### 14<sup>e</sup> Séance. — Dimanche 2 juin 1878, à 1 heure du soir.

PRÉSIDENCE DE M. LE CONSEILLER FÉDÉRAL J. HEER.

Art. 27 <sup>a</sup>, 27 <sup>b</sup> et 27 <sup>c</sup>. — Adoptés sans discussion.

Art. 29. — M. Gerstner expose que deux changements ont été apportés à cet article : l'un mettant en harmonie le n<sup>o</sup> 3 avec une décision prise par la Conférence ; l'autre concernant le n<sup>o</sup> 4, à propos duquel, en premier débat, 5 voix s'étaient prononcées pour le projet allemand et autant pour la proposition de M. de Seigneux. La nouvelle rédaction a, d'une part, maintenu le projet allemand en ce sens que la constatation du dommage doit être requise aussitôt après la découverte du dommage ; d'autre part, elle a réduit à dix jours le délai pour intenter l'action.

M. Kilény demande qu'on revienne au délai de 42 jours, celui de 10 jours étant évidemment trop court.

M. de Seigneux explique qu'on s'est arrêté au chiffre de 10 jours, afin de protéger les chemins de fer qui doivent pourtant savoir une fois quand leur responsabilité cesse.

M. Fick combat la réduction du délai, d'autant plus qu'il n'est pas permis au destinataire de se réserver la faculté de faire valoir ses droits lors de la découverte postérieure d'un dommage.

M. Gerstner observe qu'il n'y a qu'un délai, celui de dix jours, pour intenter l'action ; il n'est pas exact de dire que ce délai s'applique aussi à la demande en constatation du dommage. Celle-ci doit se faire immédiatement après la découverte.

MM. Fynappel et Steinbach appuient le délai de dix jours. Ce délai est amplement suffisant, surtout si l'on considère que précédemment on voulait exiger que la constatation du dommage se fit dans les 48 heures, dès la réception de la marchandise.

M. Leibfried demande qu'il soit dit expressément que le délai de 10 jours s'applique aussi à la constatation du dommage.

A la votation, le nouveau projet de la Commission est d'abord mis en opposition avec la proposition de M. Fick et adopté par 8 voix contre 2 (Hongrie et Suisse).

Le principe que le dommage doit être constaté immédiatement après sa découverte est maintenu par 7 voix contre 3 (Hongrie, Luxembourg et Suisse).

Après une proposition de M. Pollanetz tendant à fixer le délai à 15 jours au lieu de 10, proposition qui n'est pas adoptée, la Conférence admet le projet de la Commission.

Art. 30. — Adopté sans changements.

Art. 31. — Adopté avec un changement de rédaction proposé par M. Gola.

Art. 32. — A propos d'une question qui lui est adressée, M. Gerstner explique les mots reine Fracht employés au texte allemand, désignent le prix de transport fixé par le tarif, c'est-à-dire la taxe d'expédition et la taxe kilométrique, non compris les frais accessoires (pour pesage, chargement, etc.). Il sera fait mention expresse de cette explication au procès-verbal.

Art. 33 et 34. — Adoptés.

Art. 34 <sup>a</sup>. — M. Fynappel propose de rédiger la fin de l'article 34 <sup>a</sup> comme suit : « Pourvu que les administrations à actionner par voie de recours aient été averties par dépêche télégraphique, dans les 24 heures, dès la demande principale et que l'assignation elle-même leur ait été dénoncée par lettre chargée dans les 48 heures. »

On veut atteindre un double but : faire du jugement intervenu dans la cause principale la base du jugement en recours et donner aux parties intéressées dans la cause en recours, l'occasion d'intervenir dans la cause principale. Si l'on manquait l'un ou l'autre de ces deux buts, on serait injuste, soit envers le chemin de fer défendeur dans la cause principale (qui pourrait être condamné pour le fait d'autrui, sans avoir la certitude que ce fait sera considéré de la même manière dans le procès en recours), soit envers les chemins de fer défendeurs dans la cause en recours (qui seraient obligés de se soumettre à l'appréciation du premier juge sans avoir eu l'occasion de lui faire connaître leurs moyens de défense). Or, il n'y a qu'un seul moyen pour atteindre ce double but, c'est que la communica-

tion de l'action principale se fasse de la manière la plus prompte possible. L'orateur a donc proposé un avertissement immédiat par dépêche télégraphique et la dénonciation de la citation dans les 48 heures par lettre chargée, comme cela se fait en Belgique depuis longtemps pour les significations faites à des étrangers.

M. Villa propose de supprimer l'article 34 <sup>a</sup>, la dénonciation d'instance devant nécessairement faire traîner les procès en longueur, surtout là où, comme en Italie, les délais accordés aux étrangers sont toujours très longs.

M. Leibfreid combat les deux propositions de MM. Pynappel et Villa.

M. Fick combat également ces deux amendements, mais propose de dire : « Pourvu que l'assignation . . . . recours, et assez à temps pour que celles-ci, etc. »

M. de Seigneux croit que la Conférence ferait bien de borner son travail à régler les droits des expéditeurs ou destinataires contre les chemins de fer, sans s'occuper des recours entre Compagnies.

M. Lejeune estime que le juge sera toujours libre de voir si l'article 34 <sup>a</sup> doit être appliqué ou non, et que les mots « pourvu que celles-ci aient été à même d'intervenir dans le procès » suffisent parfaitement.

M. Villa, retirant la proposition qu'il avait faite d'abord de supprimer l'article 34 <sup>a</sup>, propose d'y faire l'adjonction suivante :

« Le juge saisi de l'action principale fixera, selon les circonstances de fait, les délais strictement nécessaires pour l'exercice de ce droit. »

M. Pynappel, tout en adoptant l'amendement ci-dessus, observe que, si les assignations se font par voie diplomatique, elles entraîneront des délais très longs. Il importe donc qu'elles puissent aussi se faire d'une autre manière, par exemple d'après les formes qui existent en Belgique.

L'amendement de M. Villa est adopté par 6 voix contre 4 (Allemagne, France, Russie et Suisse). La rédaction de l'article 34 <sup>a</sup> est ainsi définitivement fixée.

Art. 34 <sup>b</sup>. — Adopté.

Art. 34 <sup>c</sup>. — Sur la proposition de M. Lejeune, cet article sera rédigé comme suit dans le texte français :

« Il ne sera pas permis d'introduire le recours en garantie dans l'instance relative à la demande principale en indemnité. »

Art. 36 et 36 <sup>a</sup>. — Adoptés.

Art. 37. — M. Meyer propose la rédaction suivante pour le second alinéa : « . . . lorsqu'il s'agit de constater l'existence ou l'étendue du dommage. »

L'article est adopté avec cette modification.

Art. 38. — Adopté.

M. Fick demande ensuite qu'on revienne sur l'article 21 et qu'on en rédige comme suit le premier alinéa :

« Les chemins de fer auront la faculté d'offrir au public des tarifs spéciaux aux termes desquels l'expéditeur aura le droit de déclarer dans la lettre de voiture une valeur qui ne sera pas supérieure au maximum fixé dans les tarifs, mais seulement sous les conditions suivantes. »

Ensuite de cette modification, l'article 2 <sup>f</sup> devrait être rédigé de la manière suivante :

« La déclaration de valeur, si l'expéditeur demande l'application du tarif spécial prévu à l'article 21. »



M. Meyer appuie cette rédaction comme étant préférable à celle adoptée précédemment.

M. Lejeune trouve au contraire qu'elle va à l'encontre de la décision prise auparavant.

Sur la proposition de M. Herich, la discussion de l'amendement proposé par M. Fick est ajournée à la troisième lecture du projet.

L'ordre du jour appelle ensuite la discussion sur le projet d'une convention concernant l'institution d'une Commission internationale, projet qui a été élaboré par la Commission III. La Conférence décide que cette discussion aura lieu paragraphe par paragraphe.

§ 1. — Adopté.

§ 2. — Sur la demande de M. Gerstner, les divers alinéas de ce paragraphe sont discutés séparément.

Alinéa 1<sup>er</sup>. — Adopté.

M. Gerstner propose ensuite l'adjonction suivante, qui formerait l'alinéa 2<sup>o</sup> :

« Cette Commission aura à s'occuper en outre de la question de savoir si, pour le but indiqué, il serait utile de préparer des arrangements particuliers concernant l'exploitation et le service. »

M. Mongenast combat cet amendement ; il serait dangereux de soumettre des questions techniques à une Commission composée de juriconsultes.

A la votation, l'adjonction proposée par M. Gerstner est adoptée par 6 voix (Allemagne, Autriche, Hongrie, Luxembourg, Pays-Bas et Suisse) contre 4.

Alinéas 2 et 3. — Adoptés.

§ 3. — A la suite d'une observation de M. Saloff, la Conférence décide de constater au procès-verbal que dans son opinion, chaque Etat contractant a le droit de nommer un suppléant en cas d'empêchement de l'un des deux délégués qu'il envoie à la Commission.

M. Gerstner propose de choisir, au lieu du mois de septembre, le mois de mai.

Cette proposition est adoptée par 6 voix contre 4 (Autriche, Belgique, France et Italie).

M. Herich propose en outre de remplacer les mots Etats contractants par Etats participants à la convention, mais par 9 voix contre une (Hongrie), le projet de la Commission est maintenu.

La séance est levée à 6 heures.

*Les Secrétaires,*

FARNER, G. DE SEIGNEUX.

---

### 15<sup>e</sup> Séance. — Lundi 3 juin 1878, à 9 heures du matin.

PRÉSIDENCE : LE MATIN, DE M. LE CONSEILLER MEYER ; LE SOIR, DE M. LE CONSEILLER FÉDÉRAL J. HEER.

La discussion continue sur le projet concernant l'institution d'une Commission internationale.

§§ 4 et 5. — Adoptés sans discussion.

§ 6. — M. Steinbach observe que la raison qui a engagé la Commission à prévoir un siège permanent pour le bureau central, c'est qu'elle s'est

convaincue qu'il n'était guère possible de transporter chaque année tous les documents d'une ville à l'autre.

§§ 6, 7, 8 et 9. — Adoptés.

§ 10. — Les amendements suivants sont proposés à ce paragraphe :

1° Par M. Pynappel :

a) A l'alinéa premier, d'ajouter après la Commission les mots : « ou, si elle n'est pas réunie. l'Etat dirigeant » ;

b) A l'alinéa 3°, de remplacer les mots : « cet Etat aura le droit de s'y opposer à charge de faire connaître », etc., par ceux-ci : « Cet Etat aura le droit de s'y opposer, à charge de se porter garant pour le chemin de fer en cause. Il fera connaître, etc. »

2° Par M. Lejeune :

a) A l'article premier de dire : « l'Etat dirigeant », au lieu de « la Commission » ;

b) D'ajouter à l'alinéa 3° : « L'Etat qui fera usage de ce droit d'opposition s'engagera par ce fait à garantir les chemins de fer intéressés contre tout préjudice à résulter de la continuation des relations de service international avec le chemin de fer en cause. »

3° Par M. Leibfried, de remplacer le second membre de la phrase de l'alinéa 3°, par ces mots :

« La décision ne pourra être publiée qu'un mois après cette notification. »

Une assez longue discussion s'engage sur ces amendements. Dans le cours de celle-ci, M. Pynappel déclare retirer ses amendements au profit de ceux proposés par M. Lejeune.

Le premier amendement de MM. Pynappel et Lejeune est adopté à l'unanimité.

Il est ensuite procédé à la votation sur les autres amendements :

1° Amendement de M. Leibfried :

Les voix de Belgique, Italie, Luxembourg, Pays-Bas et Suisse se prononcent pour et celles de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Hongrie, de la France et de la Russie contre cet amendement.

2° Amendement de M. Lejeune :

Cet amendement réunit les voix de la Belgique, de l'Italie, des Pays-Bas, de la Russie et de la Suisse contre celles de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Hongrie, de la France et du Luxembourg.

3° Propositions de la Commission :

L'Allemagne, l'Autriche, la Hongrie, la France et la Suisse adoptent ces propositions ; la Belgique, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Russie les rejettent.

Toutes les votations ci-dessus ayant donné 5 voix pour l'affirmative et 5 pour la négative, M. le Président constate qu'en premier débat la Conférence n'a pu prendre de décision sur le § 10.

§§ 11 et 12. — Adoptés.

Le formulaire d'une lettre de voiture internationale présenté par M. Pynappel au nom de la Commission II est adopté.

L'amendement proposé par M. Fick à l'art. 21 dans la 14<sup>e</sup> séance est adopté en principe.

Il est ensuite passé à la seconde lecture du projet concernant l'institution d'une Commission internationale. Ce projet est adopté dans la rédaction

tion qu'il a reçue en premier débat, sauf les observations et changements suivants :

1<sup>o</sup> M. Gerstner, au nom de la délégation allemande, déclare retirer l'amendement qu'il a proposé et qui a été adopté à la 14<sup>e</sup> séance au sujet du § 2.

2<sup>o</sup> A propos du § 9, il est constaté au procès-verbal que les mots simple majorité sont équivalents à ceux de majorité absolue.

3<sup>o</sup> Au § 10, alinéa premier, on ajoute les mots « au nom de la Commission » après ceux-ci « Etat dirigeant ».

4<sup>o</sup> Sur la proposition de M. Villa, l'alinéa troisième est rédigé comme suit :

« La décision de la Commission sera notifiée à l'Etat au territoire duquel appartiendra le chemin de fer en cause. Cet Etat aura le droit de faire opposition dans le délai d'un mois à dater de la notification et en faisant connaître en même temps les moyens qu'il propose pour sauvegarder les intérêts des autres chemins de fer. Dans ce cas la décision ne sera pas publiée ».

Une proposition M. Marbeau, tendant à supprimer les deux derniers alinéas de ce paragraphe et à ne pas trancher pour le moment la question qui y est traitée, est repoussée.

Les deux amendements suivants sont encore proposés au projet de traité principal :

1<sup>o</sup> M. Mersch propose, à l'art. 27, d'en rédiger le commencement comme suit :

« En cas de retard dans la livraison, il pourra être réclamé un quart du prix de transport pour un retard ne dépassant pas un quart du délai de livraison » et de remplacer conformément dans le second alinéa les mots « cinq jours » par « un quart du délai de livraison ».

Cette proposition est adoptée par 8 voix contre 2 (Allemagne et Suisse).

2<sup>o</sup> M. Gerstner propose à l'art. 16, avant-dernier alinéa, de rétablir la rédaction proposée en second débat par la Commission I.

Cette proposition est adoptée en principe.

Le procès-verbal de la huitième séance est soumis à la Conférence et adopté.

M. le Président annonce que, vu la prochaine clôture des débats, il ne sera pas possible à la Conférence d'approuver les procès-verbaux définitifs de la septième séance et suivantes. Il propose d'autoriser la Commission chargée de contrôler les procès-verbaux à approuver les procès-verbaux non encore terminés. La Conférence adopte cette proposition.

La séance est levée à 5 1/2 heures.

*Les Secrétaires :*

FARNER, G. de SEIGNEUX.

---

### 16<sup>me</sup> Séance. — Mardi 4 juin 1878, à 11 heures du matin.

PRÉSIDENCE DE M. LE CONSEILLER FÉDÉRAL J. HEER.

I. Le projet de Convention concernant l'institution d'une Commission internationale est adopté en troisième débat, paragraphe par paragraphe, avec cette observation que, partout où il est parlé de la Commission, il s'agit de la Commission internationale.



II. La Conférence adopte de même, en troisième débat, les divers paragraphes du projet de règlement d'exécution pour les transports internationaux.

Au § 2, le mot *marchandise* est remplacé par *objet*. Il est du reste entendu que partout où les conventions et autres documents parlent de *marchandises*, ce mot s'applique à tous les objets de transport.

Sur la proposition de M. Villa, l'annexe I est modifiée en ce sens que « le soufre non emballé » sera rangé dans la catégorie des objets qui ne sont admis au transport que sous certaines conditions et devra être transporté en wagons à coulisses.

III. La discussion appelle ensuite le troisième débat du projet de Convention internationale pour le transport des marchandises par chemins de fer.

A l'ouverture de la troisième lecture, la délégation française rappelle les réserves expresses qu'elle a cru devoir faire à plusieurs reprises au cours de la discussion, au sujet de la portée des avis qu'elle a été invitée à émettre sur chaque article. Ces avis sont essentiellement personnels et ne peuvent en aucune façon préjuger les résolutions ultérieures du gouvernement.

La Conférence prend acte de cette déclaration en constatant que toutes les délégations sont dans les mêmes positions.

Le projet est lu article par article et il n'est fait d'observations qu'aux articles suivants :

A l'article 5, on constate que la Convention ne s'appliquera pas aux chemins de fer d'intérêt local ni aux lignes secondaires.

A propos de l'article 22, que la Commission I propose d'ajouter au projet, la discussion qu'a soulevée en seconde lecture la suppression de l'art. 12<sup>c</sup>, est renouvelée.

M. de Savigny donne lecture de l'art. 19 des règles à suivre des Compagnies françaises, qui contiennent des dispositions qu'il conviendrait peut-être d'adopter dans la Convention.

M. de Seigneux propose l'amendement suivant :

« En ce qui concerne le règlement des frais de transport entre les chemins de fer ayant concouru au transport, et si la vente de la marchandise a eu lieu pour le compte commun des chemins de fer, le produit de cette vente sera appliqué proportionnellement et jusqu'à due concurrence aux débours fait par le chemin de fer. Ce prélèvement fait et dans le cas où tout recours contre l'expéditeur ou le destinataire serait impossible, si le solde ne couvre pas les frais de transport, le déficit se partage entre les Compagnies au prorata des taxes revenant à chacune d'elles. »

La Conférence étant d'avis qu'il est impossible d'approfondir ce sujet en troisième débat, se borne à relater les opinions émises dans le procès-verbal. L'article est adopté par 8 voix contre 2 (Belgique et Pays-Bas).

L'article 35 est adopté tel qu'il est rédigé en dernier lieu par M. Fick.

La discussion du projet étant ainsi terminée, M. le Président clos les débats en prononçant le discours suivant :

« Nous sommes arrivés à la fin de nos travaux. C'est avec une satisfaction sincère que je constate que nous ne nous sommes pas réunis en vain. Lors même que le travail que nous venons d'achever n'est encore qu'un projet, et bien qu'il ne nous soit pas permis de dire que le vaisseau est entré au port, le simple fait que sur cette matière les délégués envoyés à

la Conférence par tant de grands Etats ont pu arriver à une conviction commune, constituée déjà un succès qui n'est point à mépriser. Cela me paraît être une garantie que ceux-là aussi qui auront à décider du travail que nous avons élaboré ici pourront y trouver une base convenable pour tenter de nouveaux efforts. Quel que soit d'ailleurs le sort définitif de notre ouvrage, il y a une chose que la Conférence ici réunie peut en tous cas revendiquer pour elle : c'est qu'elle a mis tous ses efforts et toute sa bonne volonté à résoudre la tâche si difficile qui lui incombait ; sans vouloir se glorifier, je crois qu'elle peut dire que rarement une réunion semblable a imposé à ses membres une plus forte somme de travail. Oui, j'ai souvent eu cette impression que ceux de Messieurs les délégués qui faisaient partie des Commissions (et à la fin presque tous étaient de ce nombre) ont dû dépenser leurs forces d'une manière telle qu'elle dépassait presque les bornes de ce qu'on peut demander raisonnablement. Puisse tant de travail trouver sa récompense non pas seulement dans la conscience du devoir accompli, mais aussi dans le succès de l'entreprise et dans ce profond sentiment de joie qui anime quiconque a contribué à une belle et grande œuvre dont les effets bienfaisants se font sentir au loin !

« A vous tous, Messieurs, je vous présente mes remerciements personnels pour l'amabilité et la bienveillance dont vous n'avez cessé de faire preuve pendant toute la durée de nos travaux. Je ne vous suis pas moins reconnaissant de votre zèle et de votre activité infatigables au nom du principe lui-même. Puissiez-vous garder un bon souvenir de ces trois semaines que vous avez passées à Berne, et pendant lesquelles, des occupations laborieuses absorbant presque tout votre temps, nous n'avons pu faire que bien peu pour vous entretenir et pour vous récréer. Quant à moi, l'insigne honneur d'avoir été appelé à présider une telle réunion restera toute ma vie durant un de mes souvenirs les plus fiers et en même temps les plus chers ; et je vous demande seulement de bien vouloir de temps en temps vous souvenir aussi de moi.

« Et maintenant, Messieurs, je clos cette Conférence, comme je l'ai ouverte, plein d'espérance et avec la confiance, plus grande que jamais, que le résultat définitif sera conforme à nos vœux. C'est dans cet espoir que je vous souhaite à vous tous un heureux retour dans vos foyers ».

M. le vice-président Meyer remercie M. le Président et le Conseil fédéral suisse de l'hospitalité si cordiale que la Conférence a trouvée à Berne. La Suisse, en prenant l'initiative de la réunion de la Conférence chargée de réglementer d'une manière uniforme le droit de transport international, a bien mérité du commerce. M. le Vice-Président exprime à M. le Président la vive gratitude de la Conférence pour la manière distinguée et remarquable avec laquelle il a dirigé les débats ; elle n'a pas été sans beaucoup contribuer à l'heureux résultat qui a couronné les délibérations de la Conférence.

M. de Savigny, vice-président de la Conférence, s'associe de tout cœur aux paroles que l'honorable Docteur Meyer vient de prononcer.

La délégation française conservera précieusement le souvenir des relations sympathiques et cordiales qui se sont établies entre tous les membres de la Conférence, de la généreuse hospitalité de la Confédération helvétique et du talent remarquable avec lequel M. le Président a dirigé ces débats.

Que M. le conseiller fédéral Heer, qui a consacré si largement et de si

bonne grâce à la direction des travaux de la Conférence un temps précieux pour le pays qu'il sert avec tant de distinction et de dévouement et dont la science si complète a jeté tant de lumières sur les délibérations, veuille bien recevoir ici l'hommage de la vive reconnaissance de l'Assemblée.

M. de Savigny croit se faire l'interprète des sentiments qui animent toutes les délégations en priant Messieurs les secrétaires, dont le zèle et l'intelligence ont mérité tous les éloges, de consigner au procès-verbal l'expression unanime de ces sentiments de profonde gratitude.

La séance est levée à 6 1/2 heures.

*Les Secrétaires :*

FARNER, G. de SEIGNEUX.

Les procès-verbaux 7 à 16 qui, à cause de la clôture des délibérations, n'ont pu être approuvés par la Conférence elle-même, mais dans lesquels on a pris note des observations présentées par quelques membres, sont approuvés en manuscrit par la Commission nommée à cet effet.

Berne, 6 juin 1878.

M.-J. PYNAPPEL, Von der LEYEN,  
W. LEIBFRIED.

#### Etat des membres de la deuxième Conférence relative au droit international en matière de transports par chemins de fer.

*Allemagne.* — Mr. le Dr. Meyer, conseiller supérieur intime, Membre de l'Office impérial de Justice, vice-président de la Conférence; le Dr. Gerstner, Conseiller supérieur intime, Membre de l'Office impérial des chemins de fer; Rutz, Conseiller et Fiscal, Membre de la Direction générale des voies et communications de la Bavière.

*Autriche-Hongrie :*

*Autriche.* — Mr. le Dr. Steinbach, Conseiller de section au Ministère I. R. de Justice; Mr. le Dr. Emile Lange de Busgenkron, inspecteur supérieur à l'inspection générale des chemins de fer autrichiens.

*Hongrie.* — Mr. Kilenyi, Conseiller de section au Ministère hongrois des voies et communications; le Dr. Herich, Conseiller de section au Ministère hongrois du Commerce.

*Belgique.* — Mr. Lejeune, Avocat du Ministère des Travaux publics.

*France.* — Mr. George, Sénateur, Conseiller Maître de la Cour des comptes, Membre du Comité consultatif des chemins de fer, vice-président de la Conférence; Charles Baum, Ingénieur des pont-et-chaussées; Durbach, Ingénieur en chef des pont-et-chaussées, Chef de l'exploitation des chemins de fer de l'Est (expert attaché à la délégation).

*Italie.* — Mr. le Commandeur A. Thomas Villa, ancien Ministre de Grâce et Justice, vice-président de la Conférence; le chevalier Josef Gola, avocat, Chef du bureau légal à Turin des chemins de fer de la Haute-Italie; le chevalier Charles Valenziani, avocat, Conseiller de la Compagnie des chemins de fer romains; le chevalier Auguste Sassi, Chef du bureau commercial de la Compagnie des chemins de fer méridionaux (experts attachés à la délégation).

*Luxembourg.* — Mr. Leibfried, Avocat, à Luxembourg.

*Pays-Bas.* — Mr. T.-M.-C. Asser, Conseiller au Département des



Affaires étrangères, Professeur en droit, le Dr. J.-C.-M. van Riemsdyk, Chef de la division du service général de la Compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'Etat.

*Russie.* — Mr. Kolessow, Conseiller privé, Membre du Conseil du Ministère des Finances, Membre du Conseil de la Grande Société des chemins de fer russes; Peters, Ingénieur, Conseiller d'Etat actuel, Membre du Conseil d'administration du chemin de fer de Moscou-Brest; Perl, Chef de division de la Grande Société des chemins de fer russes, Directeur gérant de l'Union russe pour les relations internationales des chemins de fer.

*Suisse.* — Mr. S. Bavier, Membre du Conseil fédéral, Chef du Département des postes et des chemins de fer, Président de la Conférence; Mr. le Dr. J.-J. Vischer, Président du Comité de direction du chemin de fer Central suisse; Mr. G. de Seigneux, Avocat consultant, à Genève (experts attachés à la délégation).

Secrétaires de la Conférence: Mr. Farner, Secrétaire du Département fédéral des chemins de fer; Mr. Vogt, Secrétaire du Département de Justice et Police du Canton de Genève.

**Première Séance. — Mercredi 21 septembre 1881,  
à 10 heures du matin.**

M. le Conseiller fédéral Bavier déclare la séance ouverte et prononce le discours suivant :

Messieurs !

J'ai l'honneur de vous souhaiter la bienvenue à Berne et de vous exprimer en même temps, à l'adresse des hauts Gouvernements que vous représentez, les plus vifs remerciements du Conseil fédéral suisse pour l'empressement avec lequel vous avez répondu à notre convocation aux Conférences qui s'ouvrent aujourd'hui en vue de l'établissement d'un droit international en matière de transports par chemins de fer.

Il y a plus de trois ans qu'avaient lieu, dans cette même salle, les premiers débats au sujet de cette affaire d'une si haute importance. La plupart d'entre vous y assistaient. Dès lors, le magistrat distingué, qui avait été appelé à diriger les délibérations de 1878, nous a été enlevé par la mort, et je suis persuadé qu'avec moi vous ressentirez profondément cette grande perte et que vous conserverez du défunt un souvenir durable et reconnaissant.

Tous, Messieurs, nous nous rencontrons ici animés du désir d'achever l'œuvre commencée. Toutefois, nous ne saurions méconnaître les grandes difficultés qui s'opposent à une entente complète. En effet, la récapitulation, que vous avez sous les yeux, des multiples propositions modificatives qui ont été formulées à l'endroit du projet de 1878, vous démontre qu'il existe encore bon nombre de divergences. Quoi qu'il en soit, nous nous efforcerons sérieusement à les aplanir, et je ne doute point que nous ne puissions compter sur un résultat favorable si, dans nos discussions, nous ne perdons jamais de vue le grand but qui nous réunit. Mais, pour parvenir à un accord parfait, il sera nécessaire de s'appuyer mutuellement, soit par une condescendance réciproque, soit en faisant l'abandon de vœux spéciaux, bien que fondés en eux-mêmes, du moment qu'ils sont contraires à l'intérêt général, soit enfin, en subordonnant tous les points de vue particularistes aux prétentions légitimes de la majorité.

Nous nous sentons particulièrement honorés et obligés de ce que, cette fois aussi, vous avez choisi la Suisse comme siège de vos délibérations et qu'il nous soit ainsi dévolu d'être en quelque sorte le quartier général d'une campagne, destinée à étendre à tous les Etats limitrophes ses conquêtes salutaires dans le domaine des relations internationales, à son point de départ. En effet, notre pays, qui, grâce à sa situation géographique, constitue le point d'intersection de plusieurs lignes de transit importantes, se prête d'une façon tout à fait spéciale à remplir ce rôle.

Je prends la liberté de vous proposer d'adopter le projet de l'année 1878 comme base de vos délibérations et, en désirant sincèrement qu'elles conduisent vers le but auquel nous aspirons, je déclare ouverte la présente Conférence.

Il est procédé à l'appel nominal de MM. les Délégués. Sont présents :

**Allemagne.** — Mr. le Dr. Meyer, Conseiller supérieur intime, Membre de l'Office impérial de Justice, vice-président de la Conférence ; le Dr. Gerstner, Conseiller supérieur intime, Membre de l'Office impérial des chemins de fer ; Rutz, Conseiller et Fiscal, Membre de la Direction générale des voies et communications de la Bavière.

**Autriche-Hongrie.**

**Autriche.** — Mr. le Dr. Steinbach, Conseiller de section au Ministère I. R. de Justice.

**Hongrie.** — Mr. le Dr. Kilenyi, Conseiller de section au Ministère hongrois des voies et communications.

**Belgique.** — M. Lejeune, Avocat du Ministère des Travaux publics.

**France.** — Mr. George, Sénateur, Conseiller Maître de la Cour des comptes, Membre du Comité consultatif des chemins de fer, vice-président de la Conférence ; Charles Baum, Ingénieur des ponts et chaussées ; Durbach, Ingénieur en chef des ponts et chaussées, Chef de l'exploitation des chemins de fer de l'Est (expert attaché à la délégation).

**Italie.** — Mr. le Commandeur A. Thomas Villa, ancien Ministre de Grâce et Justice, vice-président de la Conférence ; le chevalier Josef Gola, avocat, Chef du Bureau légal de Turin des chemins de fer de la Haute-Italie ; le chevalier Charles Valenziani, avocat, Conseiller de la compagnie des chemins de fer romains ; le chevalier Auguste Sassi, Chef du Bureau commercial de la Compagnie des chemins de fer méridionaux.

**Luxembourg.** — Mr. Leibfried, Avocat, à Luxembourg.

**Pays-Bas.** — Mr. T. M. C. Asser, Conseiller au Département des Affaires étrangères, Professeur en droit ; le Dr. J. C. M. van Riemsdyk, Chef de la division du service général de la Compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'Etat.

**Russie.** — Mr. Kolesow, Conseiller privé, Membre du Conseil du Ministère des finances ; Membre du Conseil à la Grande Société des chemins de fer russes ; Peters, Ingénieur, Conseiller d'Etat actuel, Membre du Conseil d'administration du chemin de fer Moscou-Brest ; Perl, Chef de Division de la Grande Société des chemins de fer russes, Directeur gérant de l'Union russe pour les relations internationales des chemins de fer.

**Suisse.** — Mr. S. Bavier, Membre du Conseil fédéral, Chef du Département des postes et des chemins de fer, Président de la Conférence ; le Dr. J. J. Vischer, Président du Comité de Direction du chemin de fer Central suisse ; G. de Seigneux, Avocat consultant, à Genève.

M. le Conseiller fédéral Bavier soumet en premier lieu à la Conférence le Projet de règlement pour les délibérations qu'a élaboré la délégation suisse.

La Conférence adopte ce règlement, après qu'il a été donné lecture de chacun des articles. Il est ainsi conçu :

Article premier. — La Conférence se constitue en procédant à la nomination d'un président et de trois vice-présidents.

Le Conseil fédéral suisse a déjà désigné à l'avance le secrétariat, sous réserve d'approbation de la part de la Conférence.

Art. 2. — La Conférence base ses délibérations sur les projets de convention élaborés en 1878.

Les propositions modificatives, fussent-elles même contenues dans les préavis respectifs des divers gouvernements, ne sont prises en considération et discutées, que si elles sont exposées et motivées verbalement par les délégués présents. Le droit de présenter des motions est d'ailleurs libre sous tous les rapports.

La Conférence se réserve d'instituer, chaque fois qu'elle le jugera nécessaire, des commissions spéciales pour l'étude de certaines propositions et questions.

Art. 3. — En tant qu'il n'en est pas décidé autrement, les séances commencent à neuf heures du matin et durent jusqu'à une heure de l'après-midi. Il demeure réservé à la Conférence d'organiser aussi des séances de relevée.

Chaque membre doit demander la parole au président.

Art. 4. — Les propositions qui sont faites au sein de la Conférence doivent être déposées par écrit en mains du bureau.

Les personnes adjointes aux délégués en qualité d'experts ont également le droit de formuler des propositions.

Art. 5. — Dans la discussion, chaque membre de la Conférence doit s'exprimer en allemand ou en français.

Sur demande, un résumé de chaque discours prononcé est donné, par le traducteur *ad hoc*, dans la langue qui n'a pas été employée par l'orateur.

Les propositions, de même que les résumés dont le président fait précéder les votations, seront en tout cas traduits.

Les procès-verbaux des séances plénières sont rédigés dans les deux langues et doivent être distribués aux membres de la Conférence dans la matinée du lendemain de la séance respective. L'approbation a lieu dans la première séance qui suit le jour de cette distribution.

Art. 6. — Les votations ont lieu à l'appel nominal et par délégation, l'Autriche et la Hongrie comptant pour deux délégations distinctes.

Les propositions en faveur desquelles se prononce la majorité des délégations formeront la base de la Convention définitive. Il est procédé aux votations jusqu'à ce que l'une des propositions en présence ait obtenu la majorité absolue. Lorsqu'il y a égalité de suffrages en faveur de deux propositions opposées, il appartient à l'Etat chargé de la présidence de départager les voix.

Art. 7. — Le procès-verbal donne une image aussi succincte que possible des délibérations. Il relate toutes les propositions formulées dans le cours de la discussion, avec le résultat des votations ; il donne, en outre, un résumé sommaire des arguments présentés.



Art. 8. — La convention qui résultera des délibérations sera communiquée aux gouvernements des Etats représentés au sein de la Conférence. La ratification des conventions en la forme diplomatique aura lieu plus tard par les soins de fondés de pouvoir dûment accrédités.

A propos de l'article 8, la délégation des Pays-Bas fait observer qu'elle a obtenu l'autorisation royale de signer la convention qui sera adoptée par la Conférence, sur la base du projet de 1878 et sauf ratification.

La délégation russe fait savoir qu'elle n'a pas reçu, à cet effet, l'autorisation nécessaire.

Les autres délégations n'ont fait aucune observation.

La Conférence procède ensuite à la nomination des membres du Bureau.

Sur la proposition de M. le Conseiller intime Dr. Meyer, M. le Conseiller fédéral Bavier est nommé Président par acclamation.

M. le Conseiller fédéral déclare accepter sa nomination avec remerciements et propose, en exécution de l'art. 1<sup>er</sup> du Règlement, de nommer vice-Président : MM. Meyer Dr., Conseiller intime ; George, Sénateur, et Villa, Commandeur. Ces choix sont approuvés.

MM. Farner et Vogt, proposés par le Conseil fédéral suisse, sont nommés Secrétaires de la Conférence.

M. le Président consulte la Conférence pour savoir si elle entend procéder à la discussion du projet de convention de 1878 article par article ou traiter d'abord les questions les plus importantes et les plus contestées.

Sur la proposition de M. le Dr. Meyer, qu'appuie M. le Sénateur George, la Conférence se prononce pour la discussion par article.

La Conférence n'étant pas au complet, il est fait la proposition de lever la séance ; mais il est décidé, conformément à l'avis de M. le Président, de passer à la discussion de l'art. 1<sup>er</sup>, lequel pourrait, cas échéant, donner lieu à la nomination d'une Commission.

Adopté.

Il est donné lecture de l'art. 1<sup>er</sup>.

« La présente Convention internationale s'applique à tous les transports de marchandises qui sont exécutés par chemins de fer, du territoire de l'un des Etats contractants dans le territoire d'un autre sur la base d'une lettre de voiture directe.

« Les dispositions à prendre, d'accord entre les Etats contractants, pour l'exécution de la présente Convention, auront la même valeur que la Convention elle-même. »

M. le Dr. Gerstner fait observer, personne ne demandant la parole, que, lors de la seizième séance de la Conférence de 1878, il a été inséré au procès-verbal que la Convention ne s'appliquerait ni aux chemins de fer d'intérêt local, ni aux lignes secondaires, sans que cette réserve fût formellement exprimée dans le texte même de la Convention. Il importe de savoir quelle situation est faite à ces lignes dites secondaires. La délégation allemande estime qu'en principe, il n'y a pas lieu d'exclure les réseaux secondaires. Il s'agit moins de poser une question de principe que de tenir compte de ce qui existe, car il y a des lignes secondaires qui servent au transport international. Il propose de renvoyer l'examen de cette question à une Commission.

Messieurs Perl et George se prononcent dans le même sens. Ce dernier

demande s'il est bien entendu que la déclaration qu'a faite, en 1878, M. le Conseiller fédéral Heer (page 45 du Recueil des procès-verbaux, subsiste. « Dorénavant, il n'y aura qu'un seul système de transport international, mais, à côté de celui-ci, il sera loisible aux chemins de fer d'expédier les marchandises par une série de transports internes. » Ce n'est que quand la Conférence se sera prononcée sur cette question qu'elle pourra discuter l'art. 1<sup>er</sup> et les autres dispositions de la Convention.

Il s'élève, à ce sujet, une longue discussion, à laquelle prennent part toutes les délégations.

On a soulevé la question de savoir si la lettre de voiture internationale est obligatoire pour les transports exécutés du territoire d'un Etat dans celui d'un autre, ou s'il restera loisible aux chemins de fer d'expédier les marchandises sur la base de la lettre de voiture directe ou sous d'autres conditions. Doit-on considérer comme soumise aux dispositions de la Convention une expédition faite sur une ligne dont les gares de départ et d'arrivée sont situées en pays différents ?

Il a été expliqué que les dispositions de la Convention sont obligatoires pour toutes les expéditions faites d'un pays dans un autre, en tant que ces expéditions ne sont pas formellement exclues du transport international. Ces dernières peuvent toujours être expédiées sous des conditions spéciales, par les Unions de chemins de fer. En cas de silence de la présente convention, les Etats et les Compagnies ont le droit d'émettre à leur gré des dispositions particulières.

M. Gola demande que la Convention reste facultative pour l'expéditeur et que le service existant entre les chemins de fer reste en vigueur tel qu'il est.

A la question de savoir ce que l'on doit entendre par « transport direct, » M. Gerstner répond que l'on entend généralement par ces mots les transports effectués, sans l'aide d'un intermédiaire et sans interruption de transport, de la gare de départ à la gare de destination.

Il a été, d'autre part, soulevé la question de savoir si le droit d'expédier la marchandise conformément aux dispositions de la Convention doit ou ne doit pas être réservé à l'expéditeur. Il a été répondu que c'est là, vu le caractère obligatoire de la Convention, une hypothèse inadmissible.

M. Leibfried estime que pour prévenir le doute à cet égard, il y a lieu de modifier la rédaction de l'art. 1<sup>er</sup> et de le rédiger comme suit : « La présente convention, » etc., jusqu'à « territoire d'un autre, » et de faire un alinéa nouveau de ce membre de phrase ;

« Ces transports se feront sur la base d'une lettre de voiture directe. »

Il appuie la proposition qui a été faite de renvoyer l'art. 1<sup>er</sup> à une Commission qui serait chargée de faire, sur la base de la discussion d'aujourd'hui, des propositions à ce sujet.

L'article 1<sup>er</sup> est renvoyé à une Commission qui rapportera également sur la question de l'exclusion des lignes secondaires soulevée par M. le Dr. Gerstner.

Cette Commission sera composée de sept membres et nommée par M. le Président. Ce sera une Commission de rédaction permanente. Elle rapportera sur les questions qui seront renvoyées à son examen par la Conférence plénière et fera les propositions qu'elle jugera convenables.

Une autre Commission chargée d'examiner les dispositions à émettre

pour l'exécution de la Convention sera nommée par M. le Président et composée de cinq Membres.

M. le Président donnera les noms des Membres de ces Commissions dès la prochaine séance.

La séance est levée à midi et demi.

*Le Président :*  
BAVIER.

*Les Secrétaires :*  
FARNER.  
VOGT.

## 2<sup>e</sup> Séance. — Jeudi 22 septembre 1881, à 9 heures du matin.

PRÉSIDENCE DE M. LE CONSEILLER FÉDÉRAL S. BAVIER.

Sont présents tous les délégués qui ont assisté à la séance d'hier.

Le procès-verbal de la séance du 21 courant est distribué aux délégués ; ils voudront bien transmettre au Secrétariat les modifications qu'ils croiraient devoir y être apportées avant 4 heures de l'après-midi. Les procès-verbaux corrigés seront remis aux délégués dès la prochaine séance.

M. le Président, estimant que les Etats respectifs doivent, autant que possible, être représentés dans la Commission I, propose de porter le nombre de ses Membres à huit, et désigne comme tels MM. Gerstner, Steinbach, George, Villa, Asser, Peters, Leibfried et de Seigneux.

La Conférence adopte sans opposition la proposition tendant à fixer à huit le chiffre des Membres de la Commission.

La Commission II (technique) est composée de MM. Rutz, Kilényi, Baum, Perl et Vischer.

M. le Président fait savoir que le Gouvernement autrichien a décidé de remplacer M. de Pollanetz, retenu par la maladie, par M. le docteur de Lange, Inspecteur supérieur de l'Inspection générale des chemins de fer autrichiens, comme délégué.

La Conférence passe ensuite à la discussion de l'article 2 du Projet de Convention : « Les dispositions de la présente convention ne sont pas applicables au transport des objets suivants :

1<sup>o</sup> Or et argent en lingots, platine, valeur monnayée ou en papier, papiers importants, pierres précieuses, perles fines, bijoux et autres objets précieux.

2<sup>o</sup> Tableaux et autres objets d'art.

3<sup>o</sup> Les transports funèbres.

4<sup>o</sup> Les objets qui, par leur dimension, leur poids ou leur conditionnement, ne se prêteraient pas au transport, en raison du matériel et des aménagements, même d'un seul des chemins de fer qui concourent au transport.

5<sup>o</sup> Les objets dont le transport est réservé au monopole de l'administration des postes ou qui sont exclus du transport dans l'un des territoires à parcourir. »

M. Perl propose de supprimer le chiffre 2 et d'admettre les tableaux et autres objets d'art sous des conditions spéciales à déterminer par les dispositions exécutoires. Il se joint en général aux observations qu'a présentées à ce sujet le Comité français et propose de renvoyer dans ce sens l'article 2 à la Commission II.

M. George ne voit aucun inconvénient à ce que les articles 2 et 3 soient réunis en un seul. L'article 3 est ainsi conçu : « Dans les dispositions à



émettre pour l'exécution de la présente Convention seront désignés les objets qui, en raison de la sûreté et de l'ordre publics, ou dans l'intérêt d'une bonne exploitation, sont également exclus du transport international dans tous les Etats contractants, ainsi que ceux qui, par les mêmes motifs, ne seront admis que sous certaines conditions. »

La Conférence pourrait se borner à admettre ces deux articles en principe et renvoyer la détermination même des objets à exclure du transport à la Commission.

M. Kolesow fait observer que l'article 2 mentionne deux catégories d'objets auxquels la même règle ne saurait être appliquée.

M. Vischer fait observer que l'article 31 admet implicitement parmi les objets qui ne sont pas exclus du transport, les animaux vivants, et qu'il importe, en conséquence, de déterminer les conditions spéciales auxquelles ce transport, qui exclut l'expédition contre remboursement, par exemple, doit être soumis.

M. Lejeune propose d'insérer les chiffres 3 et 4 de l'article 2 dans les dispositions exécutoires et de maintenir le reste de l'article dans la Convention.

M. Asser pose la question de savoir s'il ne serait pas utile de statuer, afin d'éviter tout malentendu à cet égard, que le transport des colis postaux, sur la base de la Convention postale signée à Paris en novembre 1880, soit exclu de la présente Convention, tout aussi bien que les transports réservés au monopole de l'Administration des postes, qui sont expressément mentionnés dans l'article 2, n° 5 du Projet.

M. Gerstner voudrait que le chiffre 5 de l'article 2 concordât mieux avec l'article 3. Il propose dans ce but d'ajouter au chiffre 5 *in fine*, les mots : « pour des motifs qui ne concernent pas l'exploitation du chemin de fer. »

Une longue discussion s'élève sur la question de savoir à quelle Commission cet objet doit être renvoyé et s'il ne serait pas préférable que la Conférence se prononçât sur le principe des articles 2 et 3. Ils sont en définitive renvoyés à la Commission I.

Art. 4. — Les conditions spéciales insérées dans les tarifs communs des chemins de fer reliés entre eux par des services directs et, à défaut de tarifs communs, celles stipulées dans les tarifs respectifs de chaque Administration, de même que les conditions convenues d'avance entre les expéditeurs et les Administrations, seront valables en tant qu'elles ne seront pas en contradiction, ni avec la présente Convention ni avec les dispositions à émettre pour son exécution.

Cet article est adopté sans modification, M. George ayant retiré par la suite, comme superflu, l'amendement qu'il avait présenté d'ajouter *in fine* les mots « en tant qu'il s'agit de transports internationaux. »

Art. 5. — Les Administrations des chemins de fer compris dans le territoire des Etats signataires de la présente Convention sont tenues d'effectuer les transports internationaux mentionnés dans l'article 1<sup>er</sup>, pourvu que l'expéditeur se conforme aux prescriptions de la Convention, — que les moyens de transport réguliers suffisent pour effectuer l'expédition, — et sauf le cas de force majeure.

Les Administrations des chemins de fer ne seront tenues d'accepter les expéditions que pour autant que le transport puisse être effectué immédiatement. Les dispositions particulières en vigueur pour la gare d'expédition

détermineront si cette gare sera tenue de prendre provisoirement en dépôt les marchandises dont le transport ne pourrait pas s'effectuer immédiatement.

Les expéditions s'effectueront au fur et à mesure de leur acceptation au transport par le chemin de fer, sans exception, à moins qu'il n'y ait un motif valable basé sur l'organisation particulière du chemin de fer, la distribution des transports, ou l'intérêt public.

Toute contravention aux dispositions de cet article pourra donner lieu à une action en réparation du préjudice causé.

M. Perl propose de compléter comme suit le deuxième alinéa de cet article : « Les lois et règlements locaux déterminent la quantité de marchandises que les administrations sont tenues de garder en dépôt, lorsqu'elles ne peuvent les expédier immédiatement, ainsi que la responsabilité qu'encourent les Administrations en cas d'intervention de l'ordre des expéditions. »

Il y a lieu, pour certains pays, notamment la Russie, où à de certaines époques une grande quantité de marchandises affluent au chemin de fer, de favoriser, par une disposition de cette nature qui ne préjudicie en rien à l'alinéa 2, les intérêts du commerce.

MM. Meyer, de Seigneux, Kilényi, Gerstner et George se prononcent contre cette proposition, qu'ils considèrent comme superflue. D'un autre côté, elle n'atteint pas le but que se propose son auteur. Elle ne fait que répéter ce que disent déjà implicitement les alinéas 2 et 3.

La proposition de M. Perl est rejetée à l'unanimité moins une voix, celle de la Russie.

M. Asser, à propos de l'alinéa 1<sup>er</sup> de l'article 5, fait observer que la statistique des Administrations de chemins de fer insolubles établit qu'en pratique, la question de l'obligation de transport imposée aux Compagnies n'a pas grande importance et que rarement le service direct a fait subir des pertes aux Administrations. Néanmoins, l'adoption de l'article 5 aurait pour conséquence une aggravation des charges qui leur sont imposées. Il importe de trouver un moyen qui remédie à la situation qui leur serait faite par cet article.

M. Asser propose d'adopter une disposition ainsi conçue : « Le préjudice qui résultera pour une Administration ayant participé à un transport international, en exécution de la présente Convention, de l'insolvabilité d'une autre Compagnie, sera réparti entre toutes les Administrations proportionnellement au chemin parcouru sur leurs lignes respectives. »

M. George. — L'article 5 contient une des dispositions les plus importantes du projet, et il y aura lieu, une fois que la Conférence se sera prononcée sur la question de l'exclusion des réseaux secondaires, d'en modifier, cas échéant, la rédaction. Quelle autorité sera chargée de désigner les Administrations de chemins de fer soumises à l'obligation du transport international? Ce ne peut être que l'Etat sur le territoire duquel les lignes sont exploitées. L'obligation de transport entraîne pour les Administrations certains risques pécuniaires : l'Etat ne peut forcer les Administrations à les assumer. Il faut que chaque Etat garantisse les Administrations par lui présentées pour le transport international. Ces risques pécuniaires ne sont pas purement imaginaires ; il est arrivé récemment en France un cas de

cette nature, et il y a lieu d'en tenir compte dans une Convention appelée à régler les relations internationales.

M. George propose, en conséquence, une disposition ainsi conçue : « Chaque Etat présentera aux autres Etats signataires de la présente Convention, la liste des Administrations de chemins de fer situés sur son territoire qui auront à participer aux transports internationaux. Chaque Etat restera garant de la solvabilité des Administrations de chemins de fer présentées par lui. »

L'Etat français fait des vœux pour que la Convention soit acceptée, mais il ne peut sacrifier les Administrations de chemins de fer dont il est appelé à sauvegarder les droits et les intérêts. Il y a peut-être un autre moyen d'atteindre ce but, et la délégation française est prête à étudier toutes les propositions qui seront faites pour arriver à une entente.

M. Lejeune fait remarquer que, quant à leurs intérêts financiers, les Compagnies concessionnaires ont des droits acquis auxquels il ne peut être porté atteinte et que, par conséquent, l'obligation d'entrer en relations avec des Administrations étrangères ne peut pas leur être imposée sans un correctif qui les garantisse contre tout préjudice.

M. de Seigneux considère la proposition de M. George comme inadmissible. La première partie de cette proposition restreint l'exécution de la Convention ; la seconde prévoit une garantie que, constitutionnellement, la Confédération suisse ne peut donner. La loi fédérale du 2 juillet 1880 a tranché cette question, en accordant aux Compagnies un privilège, en cas de faillite, pour leurs comptes-courants. On pourrait peut-être obliger les Administrations à déposer, entre les mains de la Commission internationale, un cautionnement suffisant.

M. Gerstner partage en général l'opinion de M. de Seigneux et estime comme lui qu'il serait difficile d'obtenir la garantie des Etats intéressés. D'ailleurs la délégation allemande est disposée à coopérer à la recherche d'autres moyens par lesquels on pourrait arriver au but. M. Gerstner fait observer que le point de vue auquel le Verein s'est placé, n'est pas celui du Gouvernement allemand.

M. le Président propose de renvoyer cette importante question à la Commission I, qui préavisera sur les propositions faites. Il ne veut cependant limiter en rien la discussion.

M. Perl fait savoir que la Russie ne pourra accepter la proposition de M. George. Il voudrait qu'une Commission spéciale fût chargée de trouver un moyen de concilier les diverses opinions qui se sont fait jour.

M. Asser dit que, si en France l'intervention de l'Etat est nécessaire, comme l'a expliqué M. George, le Gouvernement pourrait s'entendre avec les Administrations de chemins de fer exploités sur son territoire. Quant à la proposition de M. George, elle ne serait jamais acceptée par les Pays-Bas.

Les délégations d'Autriche et de Hongrie déclarent qu'elles préféreraient voir la question résolue dans le domaine du droit civil. Elles seraient disposées à donner aux Compagnies, en cas de faillite d'un chemin de fer, un privilège pour leurs comptes-courants, et, d'un autre côté, à étudier aussi la question du cautionnement.

La question de la garantie à donner par les Etats intéressés est beaucoup plus difficile ; elle semble au premier abord inadmissible parce qu'on ne peut fixer le montant de la garantie à fournir. D'un autre côté, il résulte



des déclarations précédemment faites que les textes constitutionnels s'opposent, dans plusieurs pays, à ce système.

Mais les délégations d'Autriche-Hongrie ne peuvent absolument pas accepter le système du projet de Convention instituant une Commission internationale tel qu'il est développé au deuxième alinéa du § 2 et au § 10. Cette Commission empiéterait sur la souveraineté des Etats respectifs ; c'est pourquoi les délégations sus-nommées se rallieraient encore moins à une proposition de cette nature qu'à celle exigeant une garantie limitée de la part de l'Etat pour les Compagnies insolvables.

La question est renvoyée à la Commission I.

Art 6. — Toute expédition internationale (voir article 1<sup>er</sup>) doit être accompagnée d'une lettre de voiture, qui contiendra les mentions suivantes :

*a.* Le lieu et la date où la lettre de voiture a été créée.

*b.* La désignation de la gare et de l'administration expéditrice.

*c.* La désignation de la station de destination, le nom et le domicile du destinataire ainsi que, le cas échéant, la mention que la marchandise doit être tenue à la disposition de l'expéditeur à la station destinataire (station restante).

*d.* La désignation du contenu de l'envoi, l'indication du poids ou un renseignement remplaçant cette indication conformément aux dispositions spéciales du chemin de fer expéditeur ; en outre, pour les marchandises par colis, le nombre, la description de l'emballage, les marques et numéros des colis.

*e.* La déclaration éventuelle de la valeur pour la responsabilité limitée du chemin de fer (voir article 35).

*f.* La déclaration éventuelle de la somme représentant l'intérêt à la livraison (voir article 38).

*g.* La mention de l'expédition en grande ou en petite vitesse.

*h.* L'énumération détaillée des papiers d'accompagnement requis par les douanes, octrois et autorités de police, ainsi que l'indication éventuelle d'un intermédiaire.

*i.* La mention de l'expédition en port payé, s'il y a lieu.

*k.* Le remboursement grevant la marchandise.

*l.* La mention de la voie à suivre.

A défaut de cette indication, le chemin de fer doit choisir la voie qui lui paraît la plus avantageuse pour l'expéditeur. Le chemin de fer n'est responsable des conséquences résultant de ce choix que s'il y a eu faute grave de sa part.

*m.* Le nom de l'expéditeur, constaté par sa signature écrite ou imprimée, ou par son timbre, et l'indication de son adresse.

Les prescriptions de détail concernant la rédaction et le contenu des lettres de voiture, et notamment le formulaire à appliquer, sont renvoyées aux dispositions à émettre pour l'exécution de la présente Convention.

Ne seront admises, ni l'insertion de déclarations ultérieures dans la lettre de voiture, ni la rédaction d'autres documents concernant le contrat de transport, ni l'adjonction d'autres pièces, à moins qu'elle ne soient déclarées admissibles par la présente Convention ou les dispositions à émettre pour son exécution.

Les lettres *a*, *b*, *d*, *e*, *f*, *g* et *l* sont adoptées sans discussion.

A la lettre *c*, M. George fait observer qu'il y a lieu de modifier le texte

français, qui ne correspond pas au texte allemand, et qu'il faut lire « destinataire » au lieu « d'expéditeur. »

Il est décidé, à cette occasion, que la Commission I aura également à revoir les deux textes et à les faire exactement concorder entre eux.

La lettre *h* étant connexe avec l'article 7, ils seront discutés ensemble.

M. Perl propose de rédiger comme suit la lettre *i* : « La mention de l'expédition en port payé complètement ou en partie, s'il y a lieu. » (Adopté.)

A la lettre *m*, M. Riemsdyk propose la suppression des mots « écrite ou imprimée, ou par son timbre. »

Cette proposition soulève une longue discussion. Les délégations de France et d'Italie attirent l'attention de la Conférence sur les inconvénients qu'entraînerait, pour le commerce comme pour les Administrations de chemins de fer, la possibilité de se servir d'un timbre substitué à la signature. Il y a là un contrat qui doit être signé par les parties contractantes.

Les délégués d'Allemagne, de Russie, de Belgique, du Luxembourg et de la Suisse ont soutenu le principe consacré par la lettre *m*. L'expérience a prouvé que les inconvénients qu'on redoutait n'existent pas ; le commerce souffrirait beaucoup si l'usage du timbre ou de la signature imprimée venait à être interdit.

MM. George et Villa ont proposé subsidiairement d'interdire l'usage du timbre comme remplaçant la signature.

MM. Villa et Asser proposent que la législation du lieu d'expédition règle ce qui concerne l'admissibilité du timbre et de la signature imprimée.

La proposition de M. Riemsdyk est rejetée à la votation par 7 voix contre 3, celles de l'Italie, de la France et des Pays-Bas.

La législation qui admet, d'après la législation du lieu d'expédition, la signature timbrée ou imprimée, est votée par la Belgique, la France, l'Italie et les Pays-Bas. Les autres délégations ont voté contre cette proposition. Celle de MM. Villa et Asser est votée par 5 voix contre 3 ; M. le Président, appelé à départager, se prononce en sa faveur.

M. Riemsdyk fait observer, relativement à l'avant-dernier alinéa de l'article 6, qu'il conviendrait d'insérer après cet article les derniers alinéas de l'article 2 des dispositions exécutoires, qui touchent au fond de la loi.

Cette proposition est renvoyée à la Commission II.

A propos du dernier alinéa de l'article 6, M. George propose de déclarer obligatoire, à côté de la lettre de voiture, la déclaration de l'expéditeur qui, remise à la gare de départ, reste en mains de cette gare, en cas de réclamation.

Cette proposition sera discutée en même temps que l'art. 8 avec lequel elle sera connexe.

Il a été distribué à MM. les membres de la Conférence :

Projet de convention pour le transport international, émané des Commissaires allemands. Projet de dispositions exécutoires. Mémoires à l'appui.

La séance est levée à une 1/2 heure.

*Le Président :*  
BAVIER.

*Les Secrétaires :*  
FARNER, VOGT,

**3<sup>e</sup> séance. — Vendredi 23 septembre 1881, à 9 heures du matin.**

PRÉSIDENCE DE M. LE CONSEILLER FÉDÉRAL S. BAVIER.

Outre les délégués présents hier, M. le Dr. de Lange et M. le Conseiller de section au Ministère hongrois du commerce, Dr. Charles Herich, assistent à la séance.

M. le Président donne lecture d'une lettre de M. le Ministre des Travaux publics, qui fait savoir que l'état de santé de M. Mongenast ne lui permettant pas de prendre part aux travaux de la Conférence, la Belgique ne sera représentée que par M. l'avocat Lejeune.

M. le Président rappelle que M. l'avocat Carotti, de Florence, a adressé au Conseil fédéral deux mémoires relatifs au projet de Convention de 1878, et qu'il en a été envoyé des exemplaires aux Gouvernements intéressés. MM. les Délégués en trouveront auprès du Secrétariat.

Le procès-verbal de la première séance est approuvé.

Celui de la séance du 22 courant est distribué à MM. les Délégués.

M. Gerstner fait savoir que la Commission I s'est réunie le 22 septembre et qu'elle a nommé M. Peters comme Président et MM. Gerstner et de Seigneux comme Rapporteurs.

Elle n'est pas encore en état de rapporter sur les différentes questions qui ont été renvoyées à son examen.

M. Rutz annonce que la Commission II s'est également réunie hier et qu'elle a nommé M. Perl comme Président.

La Conférence passe à la discussion de l'article 7, ainsi conçu :

L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations contenues dans la lettre de voiture ; il supporte toutes les conséquences résultant de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes.

Les administrations de chemins de fer ont le droit de vérifier toujours, et notamment dans les cas prévus au troisième alinéa de l'article 10, le contenu des colis. Cette vérification sera faite conformément aux dispositions légales du territoire où la vérification aura lieu et, s'il est possible, en présence de l'ayant droit.

Les dispositions légales de chaque Etat régleront également ce qui concerne le droit et l'obligation de constater et de contrôler le poids de la marchandise.

Les dispositions à émettre pour l'exécution de la présente Convention fixeront la somme qui, en cas de fausse déclaration du contenu ou d'indication d'un poids inférieur au poids véritable ainsi qu'en cas de surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur, devra être payée au profit du chemin de fer qui aura découvert l'irrégularité, sans préjudice, s'il y a lieu, du paiement complémentaire de la différence des frais et de toute indemnité pour le dommage qui en résulterait, ainsi que de la peine encourue en vertu des dispositions pénales ou des règlements de police.

M. Perl propose d'ajouter après les mots « ou l'indication d'un poids inférieur au poids véritable » : « dans le cas où l'expéditeur, en remettant la marchandise, a donné une indication de poids détaillée. »

Il est impossible ; pour certains transports, d'indiquer exactement le poids des marchandises, et il serait injuste, dans ce cas, de rendre l'expéditeur responsable. L'intérêt du commerce exige qu'une disposition de cette nature mette l'expéditeur à l'abri de toute pénalité.

MM. Rutz et Riemsdyk estiment que cette proposition doit être ren-



voyée à la Commission II ; ce dernier fait observer que la question est tranchée par l'article 6.

Cette proposition est renvoyée à la Commission II.

M. Lejeune propose :

1<sup>o</sup> De supprimer au deuxième alinéa les mots : « et, s'il est possible, en présence de l'ayant droit » ;

2<sup>o</sup> De supprimer, à l'alinéa 4, ce qui a trait à l'amende infligée à l'expéditeur, amende payée au profit du chemin de fer qui aura découvert l'irrégularité.

Il sera souvent impossible que l'ayant droit assiste à la vérification.

Il fait observer, à propos de l'alinéa 4, que les Administrations de chemins de fer seront suffisamment indemnisées par le paiement complémentaire et les dommages-intérêts, et que l'amende ne peut être prononcée qu'au profit de l'Etat et jamais au profit des particuliers.

M. de Seigneux combat la proposition de suppression du deuxième alinéa faite par M. Lejeune ; il voudrait plutôt compléter cet alinéa en disant :

« L'ayant droit présent ou dûment appelé. »

Cette rédaction donnerait entière satisfaction aux exigences de la pratique.

M. George se rallierait à cette dernière proposition, à condition qu'il fût dit : « ou dûment appelé, suivant les lois du pays. »

M. de Seigneux déclare se rallier à cet amendement.

M. Lejeune s'y rallie également et retire la proposition qu'il avait faite.

M. Asser aurait préféré la proposition de M. Lejeune.

M. Herich croit que ce deuxième alinéa contient une clause en faveur des chemins de fer qui est le corollaire de l'obligation imposée à l'expéditeur de donner, dans la lettre de voiture, des déclarations exactes. Il est dans l'intérêt des chemins de fer de pouvoir s'assurer, en les vérifiant et en les contrôlant, de la sincérité des déclarations faites par l'expéditeur. De la nature et du poids de la marchandise dépendra son chargement. Mais on peut, sans inconvénients, laisser aux chemins de fer seuls le soin de procéder à la vérification ; l'expéditeur ou le destinataire doivent, s'il est possible, être présents ou représentés. Mais cela n'est pas toujours possible, surtout à une station intermédiaire. M. de Seigneux, qui voudrait que l'ayant droit fût toujours appelé, va trop loin. Il suffit, dans l'intérêt de l'expéditeur, que deux témoins assistent à la vérification et en signent le procès-verbal. C'est la procédure consacrée par le règlement d'exploitation allemand ; le moyen est pratique et moins compliqué que celui qui exige la convocation de l'ayant droit et s'en rapporte, pour les formalités de vérification, à la loi du pays.

À la votation, la proposition de Seigneux-George est votée par la Belgique, la France, l'Italie, le Luxembourg et la Suisse. Les autres délégations se sont prononcées pour le maintien du projet. M. le Président, appelé à départager, se prononce pour la proposition de Seigneux-George.

L'alinéa 2, in fine, est donc ainsi conçu :

« L'ayant droit présent ou dûment appelé suivant les lois du pays. »

M. Gerstner se prononce contre la proposition de M. Lejeune ; il ne s'opposerait pas, cas échéant, à ce que l'article fût, dans son ensemble, renvoyé à la Commission I.

M. de Lange appuie le renvoi à la Commission, renvoi que lui semble motiver la portée de la proposition de M. Lejeune.

M. Herich se prononce dans le même sens. Il voudrait toutefois que la Commission se bornât à chercher une rédaction, et se prononce pour le maintien du principe consacré par l'article 7.

M. Leibfried ne veut pas que l'amende soit attribuée au chemin de fer seul qui a découvert l'irrégularité; elle devrait être répartie entre les diverses administrations. Il appuierait, au besoin, la proposition Lejeune.

M. George appuie M. Lejeune; MM. Villa et Gola estiment que l'article du projet ne présente pas de grands inconvénients.

Le renvoi de cet alinéa à la Commission I est voté sans opposition.

M. Vischer voudrait qu'entre les alinéas 3 et 4 de cet article fût insérée une disposition ainsi conçue, proposée par l'Union suisse du Commerce et de l'industrie :

« Par contre, le chemin de fer est tenu, moyennant un émolument spécial, qui sera fixé dans les dispositions à émettre, de faire compter, sur demande, les marchandises chargées sur des wagons en tant qu'elles sont expédiées comme colis (pétrole en fûts, etc.) et d'en délivrer quittance à l'expéditeur. »

Il serait d'un grand intérêt pour le commerce qu'une disposition de cette nature figurât dans la convention, d'autant plus qu'elle existe déjà dans plusieurs unions de tarifs et qu'elle ne souleverait pas grande opposition de la part des chemins de fer.

M. Riemsdyk voudrait savoir si cette question n'est pas déjà tranchée par l'alinéa 3, et pour le cas où elle ne le serait pas, il proposerait de dire :

« L'énonciation, dans la lettre de voiture, du nombre et du poids des marchandises, dont le chargement ou le déchargement a eu lieu par les soins de l'expéditeur ou du destinataire, ne fait foi contre le chemin de fer que si les marchandises ont été comptées et pesées par lui sur la demande de l'expéditeur. Le chemin de fer est tenu de peser et compter les marchandises, moyennant une somme, dont le montant, à payer par l'expéditeur, sera déterminé par les dispositions exécutoires. »

M. Gerstner fait observer que l'alinéa 3 ne s'applique pas au nombre, mais seulement au poids des marchandises.

Les propositions de MM. Vischer et Riemsdyk sont renvoyées à la Commission II.

La délégation d'Allemagne propose encore de remplacer aux deuxième et troisième alinéas les mots « dispositions légales » par « lois et règlements ». C'est l'expression dont se servent les articles 19 et 24, alinéa 2.

Il n'est fait aucune objection à cette proposition.

Art. 8. — « Le contrat de transport est conclu dès que la station expéditrice a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture. La gare expéditrice constate l'acceptation en apposant sur la lettre de voiture son timbre portant la date de l'acceptation.

L'apposition du timbre doit avoir lieu immédiatement après la livraison complète de la marchandise portée dans une même lettre de voiture. L'expéditeur peut demander que ladite apposition soit faite en sa présence.

Le chemin de fer est tenu, sur la demande de l'expéditeur, de certifier la réception de la marchandise et la date de sa remise au transport, sur un duplicata de la lettre de voiture, lequel lui sera présenté par l'expéditeur en même temps que celle-ci.

Ce duplicata n'a la valeur ni de la lettre de voiture accompagnant l'envoi, ni d'un bulletin de chargement (connaissance). »

M. Perl fait observer que cet article est connexe avec les articles 15 et 16 ; la délégation russe se réserve de présenter à nouveau les propositions qu'elle avait faites à ce sujet en 1878.

Sur la proposition de M. George, cet article demeure réservé ; il sera discuté en même temps que les articles 15 et 16.

Art. 9. — « Lorsque la nature de la marchandise nécessite un emballage pour la préserver de pertes et avaries en cours de transport, ce soin incombe à l'expéditeur.

Si l'expéditeur n'a pas rempli ce devoir, le chemin de fer, à moins qu'il ne refuse la marchandise, sera en droit de demander que l'expéditeur reconnaisse, sous une mention spéciale dans la lettre de voiture, soit le manque absolu d'emballage, soit son conditionnement défectueux, et qu'il en remette au bureau expéditeur une déclaration conforme.

L'expéditeur est responsable des conséquences des défauts ainsi constatés, de même que des vices de l'emballage non apparents. Tous les dommages résultant de ces vices sont à la charge de l'expéditeur, qui, le cas échéant, en doit indemniser le chemin de fer. Si la déclaration n'a pas été faite, l'expéditeur ne sera responsable des défauts apparents de l'emballage que lorsqu'il est reconnu coupable de dol. »

La délégation d'Allemagne propose d'insérer ici une disposition ainsi conçue :

« La station expéditrice a le droit de réclamer de l'expéditeur que les colis isolés portent constamment la mention du lieu de destination. »

M. George adhère à cette proposition, qu'il voudrait toutefois renvoyer à la Commission II ; M. Perl appuie le renvoi à la Commission, à condition qu'il soit bien convenu que par « colis isolés » on n'entend pas les colis qui forment le chargement complet d'un wagon.

Renvoyé à la Commission II.

Art. 10. — « L'expéditeur est tenu de joindre à la lettre de voiture les papiers nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi ou de police avant la remise au destinataire. L'expéditeur est responsable envers le chemin de fer de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces pièces, sauf le cas de faute de la part du chemin de fer.

Le chemin de fer n'est pas tenu d'examiner si les papiers sont exacts et suffisants.

L'expéditeur pourra désigner dans la lettre de voiture un intermédiaire chargé de remplir les formalités de douane, d'octroi ou de police. Si cette désignation n'a pas eu lieu dans la lettre de voiture ou que l'expéditeur ait demandé expressément au chemin de fer de lui servir d'intermédiaire, celui-ci sera libre de confier ce soin à un commissionnaire ou de s'en charger lui-même. Dans ce dernier cas, le chemin de fer aura les obligations d'un commissionnaire.

Le destinataire aura le droit de remplir à l'arrivée les formalités de douane et d'octroi, à moins de stipulations contraires dans la lettre de voiture. »

M. Riemsdyk propose de supprimer « l'intermédiaire » au troisième alinéa. Admettre un intermédiaire serait aggraver inutilement la responsa-



bilité des Administrations de chemins de fer, auxquelles il est toujours possible de remplir ces formalités.

M. de Seigneux préfère maintenir l'article du projet. La faculté de pouvoir se servir d'un intermédiaire rendra souvent de grands services aux commerçants. L'accomplissement des formalités de douane, d'octroi ou de police n'équivaudrait pas à une prise de possession de la marchandise de la part de l'intermédiaire. L'expéditeur a le droit de désigner un intermédiaire en douane chargé de vérifier la tarification des opérations de douane ; ce droit de vérification n'entraîne pas le droit de prendre possession.

M. George. — L'article devrait ajouter que la responsabilité du chemin de fer cesse aussi longtemps que l'intermédiaire accomplit ces formalités.

M. Perl ne s'oppose pas, au fond, à la proposition de M. Riemsdyk ; il estime, comme lui, qu'il serait fort difficile de tracer la limite de la responsabilité si l'intermédiaire venait à être admis.

La délégation d'Allemagne a reçu le mandat, dans l'intérêt du commerce, de s'opposer à l'exclusion de l'intermédiaire. Elle accepterait toutefois, pour écarter les inconvénients qu'a signalés M. Riemsdyk, toute proposition convenable.

M. Villa se prononce dans le même sens.

Les propositions de M. Riemsdyk et de M. de Seigneux sont renvoyées à l'examen de la Commission II.

La délégation d'Allemagne propose d'ajouter dans les §§ 1 et 3 aux papiers nécessaires aux formalités de douane, d'octroi et de police, ceux exigés par les règlements de la statistique.

MM. Perl, de Seigneux, Lejeune combattent cette proposition ; ils font observer qu'on ne saurait obliger l'expéditeur à connaître les règlements sur la statistique en vigueur dans les différents pays ; que les règlements sur la statistique sont de tout autre nature que ceux de douane et de police ; l'expéditeur est responsable de l'accomplissement des formalités exigées par ces derniers, tandis que les Administrations le seraient pour les formalités de statistique.

M. Herich ne peut voter pour la proposition de l'Allemagne, et cela pour deux motifs. La statistique des marchandises ne s'occupe pas du transit, mais seulement de l'importation et de l'exportation. Les gares de départ et d'arrivée pourront, pour le premier cas, remplir les formalités nécessaires. En outre, l'article 6, lettre *l*, donne au chemin de fer le droit de choisir la route à suivre, de sorte qu'un expéditeur du Midi de la France ou du Nord de la Russie ne pourra savoir si les marchandises passeront par l'Autriche ou la Hongrie.

Cette proposition est rejetée à l'unanimité moins une voix, celle de l'Allemagne.

Art. 11. — « Les prix de transport seront calculés conformément aux tarifs légalement en vigueur et dûment publiés. Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction de prix sur les tarifs est formellement interdit et nul de plein droit.

Si la gare de départ est reliée à la gare de destination par des tarifs directs, et à défaut d'ordre ; contraires donnés par l'expéditeur, le prix de transport sera calculé d'après lesdits tarifs. En cas contraire, le montant total du transport se composera de la somme des taxes à percevoir par les différentes administrations ou unions de chemin de fer en vertu de leurs tarifs respectifs.

Quant aux droits fixes, il ne sera perçu, au profit des administrations, aucune somme en sus des taxes de transport et des bonifications pour des prestations spéciales prévues par les tarifs. Les dépenses faites par les administrations — tels que droits de sortie, d'entrée et de transit, frais de camionnage d'une gare à l'autre non indiqués par le tarif, frais des réparations nécessitées par le conditionnement extérieur ou intérieur des marchandises pour en assurer la conservation — devront leur être remboursées.

Les chemins de fer sont tenus d'indiquer dans la lettre de voiture les frais de transport autant que ces frais leur sont connus d'après leurs tarifs internes et directs. »

M. Asser propose de supprimer la seconde phrase du premier alinéa. La convention n'a pas pour but de régler ce qui touche au domaine économique, dans lequel rentre la question ici traitée. Il y aura lieu, si l'alinéa venait à être maintenu, d'émettre des prescriptions spéciales pour certains envois d'une nature spéciale.

M. Perl estime que les deux phrases de l'alinéa premier ne peuvent être scindées. Si l'on supprime le second, le premier n'a plus sa raison d'être. M. Perl se prononce pour le maintien de l'alinéa entier.

Il propose par contre :

1° De rédiger comme suit le deuxième alinéa :

« Si la gare de départ est reliée à la gare de destination par des tarifs directs, le prix du transport sera calculé d'après lesdits tarifs. Si l'expéditeur demande que la marchandise suive une autre route que celle fixée par les tarifs directs, ou qu'elle soit soumise à des tarifs locaux ou spéciaux, le montant total du transport, etc. »

2° D'ajouter au troisième alinéa :

« En cas de réparation des marchandises, il y a lieu de dresser un procès-verbal de constat qui devra être joint à la lettre de voiture »

3° De rédiger comme suit le quatrième alinéa :

« Les chemins de fer sont tenus d'indiquer dans la lettre de voiture les frais de transport d'après leurs tarifs internes et directs, et, en cas d'expédition au-delà des unions existantes, autant que ces frais leur seront connus. »

M. George fait observer qu'au cas où l'amendement proposé par M. Perl au troisième alinéa serait adopté, il y aura lieu de modifier aussi dans le même sens l'art. 6 qui exclut les documents autres que ceux y prévus.

En ce qui concerne la seconde phrase du premier alinéa, M. George en propose le maintien ; la législation française s'oppose d'une manière absolue à ce qu'il puisse être, pour l'application des tarifs, conclu des traités particuliers.

M. Gerstner fait observer que les propositions de M. Perl sont, en partie de nature rédactionnelle, en partie du domaine technique, et qu'on peut les renvoyer à la Commission II.

La proposition de M. Asser touche au fond de la Convention. Son auteur entend-il admettre seulement des tarifs réduits pour certains buts, charitables par exemple, ou bien veut-il introduire les « réfacties » dans la Convention ? Il y a lieu de rappeler, qu'en 1878, l'article fut adopté à l'unanimité, et qu'il serait fort regrettable qu'il y fût apporté des modifications. La délégation allemande votera contre la proposition Asser. Il faut, toutefois, si la proposition de M. Asser n'a pour but que de prévenir toute inter-

prétation erronée qui voudrait exclure du bénéfice des traités particuliers le transport de certains objets, le dire expressément. Or, chacun peut, pour le cas prévu, être mis au bénéfice de ces diminutions de tarifs. La Commission pourrait trouver une rédaction appropriée.

M. de Lange appuie la proposition de M. Asser. Si la Conférence n'entend pas supprimer l'alinéa, mais le renvoyer à l'examen de la Commission, M. de Lange propose, pour ne pas laisser douteuse la rédaction de la première phrase qui, implicitement, abandonne à la loi du pays ce qui concerne la forme de la publication des tarifs, de le dire expressément et de remplacer comme suit la deuxième phrase du dernier alinéa :

« La loi du pays où les tarifs sont en vigueur, règle ce qui concerne leur forme et leur publication. »

M. Leibfried se prononce pour le maintien du projet ; il faut régler cette question d'une manière uniforme dans la Convention.

M. le Président regretterait beaucoup, pour les motifs développés par M. Gerstner, que la proposition Asser fût adoptée.

M. Asser retire sa proposition pour se rallier à celle de M. de Lange ; il appuie aussi le renvoi à la Commission.

M. le Président met aux voix, en premier lieu, le renvoi à une des deux Commissions.

Le renvoi est rejeté par 6 voix contre 4 (Allemagne, Autriche, Hongrie et Pays-Bas).

Puis, par 7 voix contre 3 (Autriche, Hongrie et Pays-Bas), enfin la proposition de M. de Lange est rejetée.

L'alinéa premier est donc adopté sans modifications.

Les propositions de M. Perl sont renvoyées à la Commission II.

La séance est levée à une heure.

*Le Président,*  
BAVIER,

*Les Secrétaires,*  
FARNER, VOGT.

#### 4<sup>e</sup> Séance. — Samedi 24 septembre 1881, à neuf heures du matin.

PRÉSIDENCE DE M. LE CONSEILLER FÉDÉRAL S. BAVIER.

Sont présents tous les Membres de la Conférence, excepté la délégation du Luxembourg.

Le procès-verbal de la deuxième séance est approuvé.

Celui de la troisième séance est distribué à MM. les Délégués.

Art. 12. — « Si les frais de transport n'ont pas été payés lors de la remise de la marchandise au transport, ils seront considérés comme mis à la charge du destinataire.

Les administrations peuvent exiger l'avance des frais de transport lorsqu'il s'agit de marchandises qui, d'après l'appréciation du chemin de fer expéditeur, sont sujettes à une prompte détérioration, ou qui, à cause de leur valeur minime, ne les garantissent pas suffisamment des frais de transport.

Si, en cas de transport en port payé, le montant des frais ne peut être fixé exactement au moment de l'expédition, l'administration pourra exiger le dépôt d'une somme représentant approximativement ces frais.

En cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreurs de calcul dans la fixation des frais et droits de transport, la différence en plus ou en moins



devra être remboursée. Toute réclamation pour erreur n'est recevable que si elle est faite dans le délai d'un an à partir du jour du paiement, sous réserve des dispositions contenues dans l'article 46, alinéas 3 et 4. N'est pas applicable, toutefois, l'article 44, alinéa premier. »

M. Gerstner propose de modifier la rédaction de l'avant-dernier membre de phrase du quatrième alinéa, et de dire que « les dispositions de l'art. 46, alinéas 3 et 4, sont aussi applicables aux droits accordés aux chemins de fer par l'article 12. »

M. Gerstner veut seulement mettre le public et les chemins de fer au bénéfice de la même loi. Il demande, appuyé par M. Gola, que cet article soit renvoyé, dans ce sens, à la Commission, qui le discutera en même temps que l'article 6.

M. Perl fait les propositions suivantes :

1° « Dans le cas où les tarifs publiés contiennent une erreur qui soit en faveur de l'expéditeur, ils restent en vigueur aussi longtemps qu'ils n'auront pas été rectifiés dans les délais légaux de publication. »

2° « Dans le cas où il a été délivré un récépissé ou si le destinataire a reçu un avis de la gare de destination, le chemin de fer est responsable des dépenses résultant de la fausse indication des frais de transport. »

M. Gerstner considère ces deux propositions comme admissibles, mais comme entrant trop dans les détails et réglementant des questions qui sont du ressort des Administrations ou des Tribunaux. La Conférence ne devrait trancher que des questions de principe. Il se réserve encore d'examiner la portée des propositions de M. Perl.

M. Steinbach demande, relativement à la première de ces deux propositions, ce qu'il faudra décider au cas où les tarifs contiennent une erreur qui soit en faveur du chemin de fer.

M. Perl répond que le chemin de fer est tenu, dans ce cas, de payer la différence, comme le prévoit l'article 12. Il répond à M. Gerstner qu'il ne s'oppose pas à ce que ses propositions soient insérées dans les dispositions exécutoires, qui, comme la Convention elle-même, contiennent des articles moins importants. Elles modifient aussi l'article 11.

M. Herich appuie la première proposition de M. Perl. Il en recommande l'adoption dans l'intérêt des commerçants, qui ont besoin d'avoir une base solide pour établir leurs calculs et auxquels les fautes d'impression ne doivent pas porter préjudice. Cette proposition a sa place dans la Convention, car elle constitue une exception à la règle : *salvo errore et omissione*.

M. Meyer estime qu'une disposition de cette nature n'a sa place, ni dans la Convention, ni dans les dispositions exécutoires.

M. de Lange considère les dispositions de l'article 11 comme suffisantes. Si la proposition Perl venait à être adoptée, il faudrait insérer dans la Convention des clauses concernant les tarifs, leur publication par exemple.

La première proposition de M. Perl est renvoyée à la Commission I.

M. Perl propose de renvoyer également à la Commission sa seconde proposition.

Les délégations d'Autriche et d'Allemagne voudraient, par contre, rejeter purement et simplement cette proposition, et cela pour les mêmes motifs qui les ont engagées à se prononcer contre la première.

M. Gerstner propose à la Conférence de revenir sur la décision prise et de voter immédiatement sur la première proposition, ce à quoi M. Perl s'oppose.

M. Gerstner, vu l'importance que la délégation russe attache à ces propositions, ne fait plus aucune objection à ce que la première soit renvoyée à la Commission.

M. Steinbach, à propos de la deuxième proposition, demande si le chemin de fer n'est pas responsable en cas d'erreur découverte avant la remise du récipissé ou avant l'envoi d'un avis.

M. Perl répond que dans ce cas, l'erreur ne peut nuire aux tiers, et que ces derniers doivent, de droit, être indemnisés par le chemin de fer.

M. Gola se prononce contre la proposition de M. Perl, qui ne s'applique qu'à des erreurs que les contrôles des Administrations peuvent et doivent toujours rectifier, parce que on ne peut jamais ni directement, ni indirectement déroger aux tarifs.

La seconde proposition de M. Perl est rejetée à l'unanimité moins une voix, celle de la délégation de Russie.

Un long débat s'engage sur la question, posée par M. Riemsdyk, de savoir si, en cas d'application irrégulière, l'expéditeur ou le destinataire est obligé de payer la différence en moins.

M. Herich estime en principe que c'est en première ligne le destinataire qui doit être tenu du paiement de la différence. C'est un principe équitable qu'appliquent aujourd'hui les administrations des postes et des chemins de fer. Le contrat de transport a été conclu surtout en faveur du destinataire, pour lequel l'expéditeur qui expédie la marchandise en port payé a fait l'avance des frais de transport, tandis qu'en principe ce devrait être au destinataire à les payer. L'avance des frais faite par l'expéditeur constitue une libéralité. La demande de dépôt d'une somme représentant approximativement les frais n'est pas obligatoire; c'est une faculté laissée au chemin de fer. Il faut que les chemins de fer prennent leurs précautions lorsqu'ils s'agit de marchandises sujettes à une prompte détérioration ou de valeur minime; mais c'est là une exception. La règle est que, si l'expéditeur ne veut pas payer la différence, c'est au destinataire à le faire.

M. Gola demande si l'Administration n'a pas, dans ce cas, au moins un droit de rétention.

M. George répond négativement. L'action en paiement d'une différence due par suite d'une fausse indication des frais de transport lors de la conclusion du contrat de transport, ne résulte pas de ce contrat même; elle doit être intentée séparément.

M. Lejeune se prononce dans le même sens.

M. Asser dit que la solution de la question dépend du principe qu'on adoptera à l'égard de la nature de la lettre de voiture. Si l'on adopte le système du connaissement, il est clair qu'une erreur commise par l'expéditeur et le premier transporteur ne peut pas exercer d'influence sur les droits et les obligations découlant du connaissement. Si, au contraire, on adopte le système d'après lequel le destinataire ne peut exercer que les droits qui lui ont été transmis par l'expéditeur, il sera tenu de rembourser le solde dont il est question.

MM. de Seigneux et Villa font observer que cette discussion trouvera sa place à l'art. 21, qui traite du droit de gage.

M. Lejeune se prononce, au contraire, pour la discussion immédiate des considérations présentées par M. Riemsdyk.

M. Riemsdyk dépose la proposition suivante :

« La Commission I aura à se prononcer sur cette question. Le chemin de fer peut-il, en cas d'une application irrégulière pour une expédition en port payé, exiger de l'expéditeur ou du destinataire, ou de chacun d'eux, la différence en moins, et peut-il détenir la marchandise jusqu'à ce que le paiement de cette différence ait eu lieu par l'expéditeur ou par le destinataire ? »

A la votation, la proposition de M. Riemsdyk est, par 6 voix contre 3, renvoyée à la Commission I. La Belgique, la France et la Suisse ont voté le rejet de cette proposition.

Pour le surplus, et sans préjudice des propositions Perl et Riemsdyk, l'article 12 est adopté.

Art. 13. — L'expéditeur pourra grever d'un remboursement la marchandise jusqu'à concurrence de sa valeur, à moins toutefois que ce remboursement n'excède le maximum fixé par les dispositions à émettre pour l'exécution de la présente Convention. Sont exceptées seulement les marchandises dont le prix de transport peut être réclamé d'avance (voir article 12, alinéa 2).

Pour chaque remboursement il sera perçu une taxe déterminée par le tarif.

L'administration ne sera tenue de payer le remboursement à l'expéditeur que du moment où le montant en aura été soldé par le destinataire. Le chemin de fer n'est pas tenu de payer d'avance de débours faits avant la consignation de la marchandise.

La marchandise ayant été délivrée au destinataire sans encaissement préalable du remboursement, le chemin de fer sera responsable du dommage jusqu'à concurrence de la valeur de la marchandise (voir article 34), mais pas au delà toutefois du montant du remboursement.

M. Asser propose de renvoyer l'art. 13 à la Commission I, attendu que, dans la première séance de cette Commission, il a déjà été question d'une modification de cet article, en ce sens que le remboursement pourra excéder le maximum fixé, si les chemins de fer y consentent. Le maximum à fixer doit avoir un caractère facultatif et non pas obligatoire, comme semble le dire le texte actuel de l'art. 13. La Commission I en modifierait la rédaction dans le sens indiqué.

M. George estime aussi que l'article, libellé comme il l'est, semble contenir une interdiction de grever les marchandises d'un remboursement au delà d'une certaine somme; il y a lieu d'accorder aux chemins de fer la faculté de dépasser le maximum indiqué.

M. Perl dépose la proposition suivante :

« Si la marchandise a été livrée sans que le remboursement ait été payé, le chemin de fer est tenu de dédommager immédiatement l'expéditeur, sauf son recours contre le destinataire.

« Le chemin de fer n'est tenu que jusqu'à concurrence de la valeur de la marchandise et des frais payés par la gare de destination. »

Il ajoute que la valeur de la marchandise devrait être fixée à la gare de départ; on pourrait insérer une disposition dans ce sens au premier alinéa. Il faut aussi tenir compte des frais.

M. Vischer appuie les considérations présentées par M. George relativement au remboursement; il ne faut pas refuser aux administrations parti-



cipant au transport le droit de dépasser le maximum fixé, et émettre à ce sujet une disposition d'ordre public.

M. de Seigneux est d'accord, quant au fond, avec M. George; il dépose la proposition suivante :

« Le chemin de fer n'est pas tenu d'accepter un remboursement supérieur à une somme de 2,000 fr. Il a la faculté d'accepter un remboursement supérieur à ladite somme, sans toutefois que ce remboursement puisse dépasser la valeur de la marchandise. »

M. Gerstner se prononce contre la proposition qui tend à limiter la responsabilité du chemin de fer à la valeur de la marchandise. Il doit être responsable jusqu'à concurrence du remboursement, puisqu'il n'est jamais tenu de livrer la marchandise que contre paiement préalable ou immédiat du remboursement.

M. George pourrait, sous réserve d'un examen plus approfondi, se rallier à la proposition de M. Perl.

Les propositions de MM. Asser, Perl et de Seigneux sont renvoyées à la Commission I.

Art. 14. — « Si le délai de livraison n'a pas été fixé, pour tout le réseau parcouru, par des règlements et tarifs communs aux administrations intéressées au transport, ce délai s'établira par l'addition des délais fixés par les règlements et tarifs des différentes administrations ou unions.

« Toutefois il reste réservé aux dispositions à émettre pour l'exécution de la présente Convention d'établir des prescriptions générales concernant les délais maxima et le calcul, notamment le point de départ, l'expiration et l'interruption des délais de livraison. »

Adopté sans discussion.

Art. 15. — L'expéditeur a seul le droit de disposer de la marchandise, soit en la retirant à la gare de départ, soit en l'arrêtant en cours de route, soit en la faisant délivrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que celle du destinataire indiqué sur la lettre de voiture.

Le chemin de fer n'est tenu d'exécuter les ordres ultérieurs de l'expéditeur que lorsqu'ils sont transmis par l'intermédiaire de la gare d'expédition.

Le droit de l'expéditeur cesse lorsque la marchandise étant arrivée à destination, la lettre de voiture a été remise au destinataire, ou que celui-ci a intenté l'action mentionnée à l'article 16. A partir de ce moment, le droit de disposer passe au destinataire, aux ordres duquel le chemin de fer doit se conformer sous peine d'être responsable envers lui de la marchandise.

Le chemin de fer ne peut se refuser à l'exécution des ordres ultérieurs qui lui sont donnés par l'ayant droit, ni apporter des retards ou des changements à ces ordres, qu'autant qu'il en résulterait un trouble considérable dans le trafic.

Les ordres doivent être donnés par écrit et signés par l'ayant droit.

Le chemin de fer aura droit au remboursement des frais résultant de l'exécution d'un ordre postérieur, à moins que l'ordre ne soit causé par sa propre faute. »

M. Perl. — L'art. 8, qui a été réservé, doit être discuté en même temps

que les art. 15 et 16. Il porte que le duplicata n'a la valeur ni de la lettre de voiture, ni d'un bulletin de chargement (connaissance).

La délégation russe a déjà déclaré en 1878 qu'elle entendait s'opposer au système du connaissance, et s'est prononcée pour le système du récépissé tel qu'il est en usage en France et en Belgique. Le commerce, dans les pays au moins où les relations commerciales sont considérables, attache une grande importance à ce que ce système soit introduit. C'est dans ce sens que M. Perl voudrait renvoyer les articles 8, 15 et 16 à la Commission.

M. Meyer demande qu'une discussion dans le sein de la Conférence précède le renvoi des articles à la Commission. Il estime dangereux d'attribuer au duplicata de la lettre de voiture la valeur d'un connaissance; c'est imposer au chemin de fer l'obligation d'examiner dans chaque cas particulier la validité du titre. Il faut absolument maintenir le dernier alinéa de l'art. 8, même si l'on voulait adopter une disposition se rapprochant de celle que propose la délégation russe. La délégation allemande, en ce qui concerne la question de rendre le récépissé facultatif, est disposée à étudier tout système qui répondra le mieux aux intérêts du commerce. En l'état, la délégation allemande ne peut faire aucune concession. Il y a donc lieu à examiner si les diverses opinions qui ont été mises au sujet des articles 8, 15 et 16 peuvent être conciliées.

M. George propose de rédiger comme suit le premier alinéa de l'article 15 :

« L'expéditeur n'a le droit de disposer de la marchandise en cours de route qu'autant qu'il est porteur du duplicata de la lettre de voiture.

« L'administration qui se sera conformée aux ordres de l'expéditeur sans exiger la représentation de ce duplicata, sera responsable vis-à-vis des tiers auxquels ce duplicata aurait été remis par l'expéditeur. »

M. Lejeune émet le vœu que la Conférence puisse trouver la solution de cette question si importante pour le commerce, et qu'elle ne perde pas de vue que le but à atteindre est l'adhésion à la Convention des Gouvernements représentés.

M. Perl répond à M. Meyer que les craintes que lui inspire le système du connaissance ne sont pas fondées et que le simple avis devrait soulever les mêmes objections. Il propose d'insérer, après le deuxième alinéa de l'art. 15, une disposition ainsi conçue :

Le droit de disposition de l'expéditeur s'éteint :

1<sup>o</sup> Lorsque la lettre de voiture a été remise au destinataire après l'arrivée de la marchandise à la station de destination ;

2<sup>o</sup> Lorsque le chemin de fer a donné un récépissé qui ne se trouve plus en possession de l'expéditeur ;

3<sup>o</sup> Lorsque le destinataire a intenté l'action que lui confère l'art. 16 et que la station de destination en a été avisée.

Il faut ajouter au troisième alinéa, à la fin de la première phrase, que le chemin de fer doit avoir été avisé que l'action a été intentée, pour fixer le moment où commence sa responsabilité.

M. Gerstner croit devoir déclarer, à l'appui des considérations présentées par son collègue M. Meyer, que l'Allemagne attache une grande importance au maintien du principe consacré par l'art. 15 et le dernier alinéa de l'article 8, non pas parce que c'est celui qui a prévalu dans la législation allemande, mais parce qu'il offre sur une base solide, une solution de la

question. La Conférence de 1878 l'a adopté à une grande majorité. La délégation allemande s'opposera à toute proposition susceptible de battre en brèche le système de la Convention, et c'est le danger que nous semble contenir la proposition qui donne au récépissé et au duplicata la valeur qu'on voudrait lui donner. Elle ne demande pas la votation immédiate ; elle ne voit aucun inconvénient à ce que la question soit préalablement discutée dans le sein de la Commission, mais elle craint de ne pas pouvoir voter de proposition contraire au texte de la Convention.

M. George répond qu'il a présenté son amendement non pour faire prévaloir les habitudes et les règlements français, mais bien pour donner satisfaction à la pratique et aux intérêts généraux du commerce.

Mais il ne veut pas donner au duplicata la valeur du connaissement : c'est là un progrès qu'il faut laisser à l'avenir le soin de réaliser.

M. Lejeune fait observer que deux questions ont été posées, qui traitent deux objets différents, dont le premier trouve sa solution dans le dernier alinéa de l'article 8 ; la Conférence entend-elle donner au duplicata de la lettre de voiture la valeur d'un connaissement ? La seconde question est de savoir quelle est la limite des concessions que peut faire la délégation d'Allemagne, relativement au duplicata de la lettre de voiture. Le duplicata constate, d'un côté, l'indemnité de l'expéditeur et, de l'autre, il établit que les choses sont encore en l'état où elles étaient au moment de l'expédition.

La Conférence doit avant tout chercher à arriver à un résultat qui reçoive l'approbation des Etats représentés. Qu'on se souvienne qu'en 1878 la majorité avait cru trouver une solution heureuse de la question et que cette solution n'a pas été adoptée par tous les Gouvernements, qu'on évite de renvoyer constamment à des Commissions, dans le sein desquelles les délégués ne sont que trop enclins à faire des concessions incompatibles avec les instructions qu'ils ont reçues, l'examen des questions importantes.

Il propose de maintenir l'alinéa final de l'article 8 et demande que la Conférence soit consultée sur la question de savoir si une délégation veut introduire dans la Convention le système du connaissement.

M. Asser croit que la proposition de M. George répond aux intérêts généraux du commerce. Il fait observer, toutefois, qu'en adoptant ce système, la remise d'un duplicata devra être rendue obligatoire. Si cette remise avait un caractère facultatif, la responsabilité établie dans la seconde partie de la proposition George présenterait de graves inconvénients pour les chemins de fer qui participent au transport après le premier transporteur, puisqu'ils ne sauront pas s'il existe un duplicata. On pourrait, il est vrai, prescrire la mention de la remise d'un duplicata dans la lettre de voiture, mais des erreurs sont possibles et une omission à cet égard ne devrait jamais porter préjudice aux droits du tiers porteur du duplicata ; les conséquences d'une telle omission seraient donc à la charge du chemin de fer. L'opinion de la délégation allemande se comprend d'autant moins que le Code de commerce allemand admet le connaissement.

M. Villa voudrait qu'avant de renvoyer la question à la Commission, la Conférence se prononçât en principe sur la valeur de la lettre de voiture et du duplicata ; ce sont là deux choses connexes.

M. Perl estime, comme M. George, que le système du connaissement



prévaudra dans un avenir plus ou moins éloigné; toutefois, il renonce à le proposer maintenant.

A l'art. 8, il propose d'ajouter ces mots au troisième alinéa : « S'il a été délivré un duplicata, la marchandise ne pourra être livrée à la gare de destination que contre remise de ce duplicata », et de supprimer le quatrième alinéa.

M. Gerstner voudrait aussi que la Conférence votât sur le système du connaissance. Il développe encore une fois les motifs qui ont engagé l'Allemagne à le repousser, ainsi qu'à refuser au récépissé une valeur analogue au connaissance. Il propose de maintenir les deux derniers alinéas de l'article 8.

Le Code de commerce allemand admet, il est vrai, le connaissance; il n'en peut toutefois être remis que du consentement du chemin de fer. En pratique, les chemins de fer n'en font pas usage, parce qu'il implique la remise de la marchandise à un destinataire inconnu; c'est là aussi ce qui s'opposera à ce qu'on s'en serve à l'avenir.

A la votation, toutes les délégations se prononcent contre le système qui voudrait attribuer au duplicata de la lettre de voiture la valeur d'un connaissance; les propositions tendant à modifier le dernier alinéa de l'art. 8 sont donc rejetées et l'art. 8 est adopté dans son ensemble.

Les autres propositions sont renvoyées à la Commission I.

M. Vischer propose de supprimer au premier alinéa de l'article 15 les mots : « Soit en l'arrêtant en cours de route » et « ou en cours de route, » conformément au désir du Verein allemand.

Les ordres donnés par l'expéditeur en cours de route dans le but d'arrêter les marchandises et de les faire livrer à une station intermédiaire, apportent le trouble dans le trafic, entraînent un nouveau chargement des wagons et rendent nulles les feuilles de route qui peuvent avoir été antérieurement remises. Aucune urgente nécessité ne réclame l'introduction du système qui accorde à l'expéditeur le droit de donner des ordres en cours de route.

M. Gerstner, au contraire, fait observer qu'il peut arriver certains cas, comme par exemple la faillite d'un destinataire, qui exigent que l'expéditeur ait le droit d'arrêter la marchandise en cours de route ou de modifier la route à suivre. Le texte du quatrième alinéa n'est pas impératif, et permet d'exiger du chemin de fer ce qui lui sera possible de faire. On pourrait le modifier encore dans le sens de la proposition Vischer.

Il propose de la renvoyer à la Commission II.

La séance est levée à une heure 1/2.

*Le Président :*  
BAVIER.

*Les Secrétaires :*  
FARNER, VOGT.

## 5<sup>e</sup> séance. — Lundi 26 septembre 1881, à 9 heures du matin.

PRÉSIDENCE DE M. LE CONSEILLER FÉDÉRAL S. BAVIER.

Sont présents tous les membres qui ont assisté à la précédente séance, à l'exception de M. Leibfried.

Le procès-verbal de la troisième séance est approuvé. Celui de la séance du 24 septembre est distribué à MM. les Délégués.

La discussion de la proposition de M. Vischer continue. M. Vischer ne

s'oppose pas à ce que l'examen de la question soit renvoyé à la Commission.

M. Herich estime que la garantie que le quatrième alinéa de l'article 15 donne aux Compagnies suffit. La Commission pourrait, au besoin, l'étendre ; mais le « stoppage in transitu » doit être maintenu en tout cas dans l'intérêt du commerce.

M. Lejeune demande ce qu'il faut entendre par « trouble considérable dans le trafic ». Ce serait au chemin de fer à l'apprécier. Il voudrait que la Conférence se prononçât sur le principe même, et que l'article ne fût pas renvoyé à la Commission sans que les instructions nécessaires eussent été données.

M. Perl répond que le texte français n'est pas la reproduction exacte du texte allemand, qui dit « transport régulier » et non « trafic ». Il ne s'oppose pas à ce que la question soit, pour la partie technique, renvoyée à la Commission II, après toutefois que le principe en aura été discuté par la Commission I.

M. George appuie le renvoi à la Commission I ; il ne s'agit que de modifier le texte de l'article pour le rendre moins impératif.

La proposition est, en définitive, renvoyée à la Commission II.

Art. 16. — « Le chemin de fer est tenu de délivrer au lieu de destination la lettre de voiture et la marchandise au destinataire désigné, contre quittance et remboursement des créances résultant de la lettre de voiture.

Après l'arrivée de la marchandise au lieu de destination, le destinataire est autorisé à faire valoir en son propre nom, vis-à-vis du chemin de fer, les droits résultant du contrat de transport pour l'exécution des obligations que lui impose ce dernier, qu'il agisse dans son propre intérêt ou dans l'intérêt d'autrui. Il pourra, notamment, demander au chemin de fer la remise de la lettre de voiture et la délivrance de la marchandise. Ce droit s'éteint si, avant que l'action soit intentée, l'expéditeur, conformément à l'article 15, a donné au chemin de fer un ordre contraire.

La station destinataire désignée par l'expéditeur est considérée comme lieu de livraison. »

M. Perl propose au premier alinéa d'ajouter après les mots « des créances » ceux de « et des débours (article 11) ». La même adjonction devra être faite au texte de l'article 17. Il est d'usage que toutes les créances résultant du contrat de transport soient mentionnées au verso de la lettre de voiture ; mais elles n'existent pas toujours toutes en vertu du contrat de transport. C'est pourquoi il serait bon de dire expressément que tous les frais grevant la marchandise doivent être mentionnés dans la lettre de voiture, et que le destinataire est aussi tenu, par exemple, du paiement des frais de douane et autres de même nature.

M. Gerstner appuie cette proposition qui devra être mise en harmonie avec l'article 11. Il se prononce pour le renvoi à la Commission II.

M. de Seigneux fait observer qu'en pratique il peut arriver que des commissionnaires grevent les marchandises de frais nommés « débours » ; il faut donc, pour éviter toute confusion, ne pas se servir de ce terme.

M. Perl ne croit pas cette observation, en tant que concernant le transport avec interposition de navigation, fondée. Le texte de l'article 16, amendé comme il le propose, sera suffisamment clair. La première Conférence a déclaré que les dispositions de la Convention ne s'appliquent pas au transport maritime ; le chemin de fer ne conclut donc de contrat qu'avec la

personne qui lui remet la marchandise, l'expéditeur ou son intermédiaire ; les créances dont ces derniers peuvent avoir grevé la marchandise ne concernent en rien le chemin de fer.

M. Herich estime qu'une modification dans le texte du premier alinéa de l'article 16 rendrait encore mieux la pensée de M. Perl. Il suffirait de dire « les créances résultant du contrat de transport ».

M. Perl déclare avoir eu la même pensée, mais il considère comme plus exact de dire que toutes les créances, sans exception, qui peuvent résulter du transport, doivent être mentionnées dans la lettre de voiture.

M. Herich se range à cette opinion ; toutefois c'est l'article 11 qui devra être modifié dans ce sens.

M. Durbach est d'accord, quant au fond, avec M. Perl ; il estime qu'en présence du formulaire de lettre de voiture qui mentionne les débours, il n'y a pas lieu d'insérer dans le texte de la Convention une clause de cette nature.

Il a été constaté, en outre, que la décision qui serait prise relativement au duplicata pourrait modifier, cas échéant, l'alinéa 2 de l'article 16 et que, en général, les articles 16, 17 et 18 devront être discutés ensemble. La Conférence a voté en définitive le renvoi de l'alinéa 2 de l'article 16 à la Commission I, et celui de l'alinéa 1 à la Commission II.

Art. 17. — « La réception de la marchandise et de la lettre de voiture oblige le destinataire à payer au chemin de fer le montant des créances résultant du contrat de transport. »

M. George fait remarquer que cet article ne s'applique qu'aux marchandises voyageant en port dû, et que la Convention ne contient pas de disposition relative aux marchandises voyageant en « port payé ».

M. Herich fait observer que le texte français ne reproduit pas le texte allemand. Il se prononce pour la première de ces rédactions, estimant que la différence que l'on a voulu, pour les motifs qui ont été donnés, lors de la discussion de l'article 12, établir entre le port payé et le port dû, n'est pas exacte. L'article 17 corrobore le principe d'après lequel les frais de transport doivent être mis à la charge du destinataire qui accepte la marchandise. C'est un principe de droit d'une conception facile.

M. Villa estime que cette question rentre dans les cas prévus aux articles 20 et 21, qui traitent du droit de gage des chemins de fer. Ces derniers doivent toujours avoir le droit de se faire payer tous les débours que leur a occasionnés le transport.

M. Gerstner répond à M. George que l'article, dans l'intention des auteurs du projet, s'applique aux deux espèces de transport « en port dû » et « en port payé ». La question est de savoir ce qui reste dû. Il est bien certain que le destinataire est tenu de payer tout ce qui n'a pas été payé. La question de savoir s'il y a lieu de modifier l'article pour dispenser le destinataire de tout paiement, quand la marchandise est livrée en port payé, rentre dans un autre ordre d'idées.

M. Perl est d'accord, en principe, avec M. Gerstner.

M. George constate que cet article donne lieu à des interprétations différentes.

M. Herich émet encore son opinion, puis la Conférence renvoie la question à l'examen de la Commission I.

Art. 18. — « Si le transport est empêché ou interrompu temporaire-



ment par force majeure ou cas fortuit quelconque, l'expéditeur ne sera pas tenu d'attendre que l'obstacle soit levé.

Dans ce cas, il pourra résilier le contrat, à charge par lui de payer au chemin de fer le montant des frais préparatoires au transport, ceux de déchargement, et ceux de transport proportionnellement à la distance déjà parcourue, à moins que le chemin de fer ne soit en faute. »

M. Gola. — L'article prévoit le cas où l'interruption de transport peut entraîner la résiliation du contrat, à condition toutefois que l'interruption résulte d'une impossibilité absolue de continuer le transport. Mais il importe beaucoup, dans l'intérêt du commerce et des chemins de fer, que les Administrations, quand l'expéditeur ne donne pas d'ordre, soient autorisées à faire suivre d'office les expéditions par une autre voie libre, quoiqu'elle soit plus longue pour le temps ou le parcours. C'est pour cela qu'il propose de renvoyer l'article à la Commission II pour étudier un système qui permettrait aux Administrations de prendre les mesures nécessaires dans l'intérêt de l'expéditeur et avec la plus grande énergie possible.

M. Villa croit que, dans ce cas, les Administrations sont autorisées de droit à pourvoir d'office dans l'intérêt des expéditeurs.

M. de Seigneux estime que l'expéditeur doit être avisé de l'interruption et que, s'il ne donne pas de nouveaux ordres, il y a lieu d'appliquer les dispositions de l'article 6, lettre <sup>1</sup>, qui prescrit au chemin de fer de choisir la voie qui lui paraît la plus avantageuse pour l'expéditeur.

M. Gerstner appuie la proposition Villa dans ce sens que l'expéditeur doit être immédiatement prévenu de l'interruption de transport par l'entremise de la gare d'expédition.

M. Kilény fait observer que l'article 18 ne vise que le cas où le transport est temporairement interrompu, de manière à ne pouvoir être continué. L'expéditeur n'est pas obligé dans ce cas d'attendre que l'obstacle soit levé et peut résilier le contrat. Il peut se présenter un autre cas, différent du premier et qu'il est important de prévoir dans la Convention. C'est celui où le transport, par suite de trouble dans le trafic, ne peut être continué sur la ligne choisie par la Compagnie ou désignée par l'expéditeur, mais où il est possible de l'effectuer par une autre voie, même plus longue. Il ne serait pas, dans ce cas, utile d'attendre, pour l'expédition ultérieure de la marchandise, que l'obstacle fût levé; ce sera au chemin de fer à décider si, dans l'intérêt de l'expéditeur, il ne conviendrait pas d'expédier la marchandise par cette autre route. C'est dans ce sens que l'orateur appuie le renvoi à la Commission II; elle examinera s'il n'y a pas lieu de compléter l'article 58 en y insérant le deuxième alinéa du § 58 du règlement d'exploitation allemand.

M. Gola se prononce dans le même sens; il demande si les publications dont on se sert actuellement pour porter à la connaissance du public les interruptions de transport, ne doivent pas suffire comme avis à l'expéditeur.

M. Herich croit aussi qu'il est dans l'intérêt du commerce d'adopter ici le deuxième alinéa du § 58 du règlement d'exploitation allemand, qui accorde au chemin de fer le droit d'expédier, sans autre avis, en cas de trouble dans le trafic, la marchandise par une autre voie. Cette dérogation au droit de disposition absolu de l'expéditeur est pratique; il est difficile, quand les distances sont considérables, de demander les ordres de l'expéditeur, auquel il est impossible d'apprécier l'état des choses, et qui, par

cela même, pourra retarder l'expédition de la marchandise. Le chemin de fer, en sa qualité de « negotiorum gestor », est responsable de la route et des frais supplémentaires que ce choix peut entraîner.

L'article est renvoyé à la Commission II.

Art. 19. — En ce qui concerne la livraison des marchandises, ainsi que l'obligation éventuelle du chemin de fer de remettre la marchandise au domicile d'un destinataire non domicilié à la station de destination, on se conformera aux lois et règlements en vigueur applicables au chemin de fer chargé de la livraison.

M. Perl propose d'insérer, après les mots « livraison des marchandises », une référence aux articles 16 et 17.

M. Kolesow propose de supprimer les mots « ainsi que l'obligation éventuelle du chemin de fer de remettre la marchandise au domicile d'un destinataire non domicilié à la station de destination ».

M. Gerstner, en ce qui concerne cette dernière proposition, répond que les mots dont on demande la suppression, ne sont qu'une conséquence même du principe posé par l'article. Les supprimer serait rendre le texte de cet article moins clair ; le principe restera le même. C'est pour ces motifs qu'il votera contre cette proposition.

Subsidiairement, M. Gerstner proposerait de dire :

« Si le lieu de destination désigné dans la lettre de voiture n'est pas une station de chemin de fer, la responsabilité du chemin de fer, telle qu'elle est déterminée par les dispositions de la présente Convention, cesse à la station. L'article 19 est applicable au transport ultérieur. »

M. de Seigneux estime que l'article 19 est suffisamment clair ; au besoin on en pourrait modifier la rédaction.

L'article, tel qu'il a été amendé par M. Perl, est adopté à l'unanimité ; M. Gerstner a retiré sa proposition sous réserve de la présenter ultérieurement à l'article 30.

Art. 20. — « Le chemin de fer dernier transporteur est tenu d'opérer, lors de la livraison, le recouvrement de la totalité des frais de transport, ceux de douane, les débours et autres frais nécessités par l'exécution du transport, ainsi que les remboursements et amendes qui pourraient grever la marchandise. Il opère ces recouvrements tant pour son compte que pour celui des chemins de fer précédents ou des autres intéressés. »

Adopté sans discussion.

Art. 21. — « Le chemin de fer a sur la marchandise les droits d'un créancier gagiste pour la totalité des créances indiquées dans l'article 20. Ces droits subsistent aussi longtemps que la marchandise se trouve entre les mains du chemin de fer ou d'un tiers qui la détient pour lui. »

M. Asser déclare que le gouvernement des Pays-Bas n'insiste pas pour l'adoption de l'amendement qu'il a formulé sur cet article dans sa Note de l'année 1878, tendant à accorder au chemin de fer un droit de privilège sur la marchandise pendant trois jours après la livraison. Le droit de privilège a un caractère essentiellement relatif : il ne peut être réglé séparément pour une seule créance, puisqu'il s'agit surtout de régler l'ordre des différents privilèges. On doit donc s'en référer à cet égard aux législations nationales et voter l'article de la Convention comme il a été rédigé.

MM. George et Gerstner se prononcent pour le maintien de l'article, qui est adopté sans modification.

Art. 22. — « Les contestations pouvant s'élever au sujet du droit de gage seront réglées d'après les lois du pays où s'effectue la livraison. »

M. Meyer, appuyé de M. George, propose de dire :

« Les effets du droit de gage seront réglés par la loi du pays où s'effectue la livraison. »

Adopté.

Art. 23. — « Le chemin de fer dernier transporteur est tenu, après le recouvrement des créances mentionnées à l'art. 20, de payer aux chemins de fer précédents leur part des créances. Il y est également tenu s'il délivre la marchandise sans recouvrer ces créances, sauf ses droits contre le destinataire. »

MM. Perl et Riemsdyk se prononcent en faveur de l'opinion du Verein allemand, et pensent que l'on devrait dire, d'une manière générale, que le chemin de fer qui encaisse des frais de transport, émoluments, accessoires, etc., est obligé de rembourser aux entreprises co-intéressées la part qui leur revient. Ils proposent de renvoyer, dans ce sens, l'article à la Commission II.

M. Meyer objecte qu'il s'agit plutôt d'une modification rédactionnelle ; le chemin de fer est toujours tenu de payer.

L'article est renvoyé à la Commission I.

Art. 24. — « Lorsqu'il se présente des empêchements à la livraison de la marchandise, la station chargée de la livraison doit en prévenir sans retard l'expéditeur par l'entremise de la gare d'expédition. Elle ne doit en aucun cas retourner la marchandise sans le consentement exprès de l'expéditeur. »

Du reste et sauf les dispositions de l'article suivant, le mode de procéder dans le cas d'empêchement à la livraison est déterminé par les lois et règlements en vigueur applicables au chemin de fer chargé de la livraison. »

M. de Seigneux désire que les avis à l'expéditeur, prévus à cet article, soient transmis par voie postale, attendu que l'envoi par chemin de fer laisse souvent à désirer. Il retire cette proposition, combattue par MM. Gola et Lejeune, sur l'observation de M. le Président que le texte de l'article est suffisamment explicite.

Art. 25. — Dans tous les cas de perte totale ou partielle, d'avarie ou de retard, les administrations de chemins de fer sont tenues de faire immédiatement une enquête, de dresser des procès-verbaux des recherches effectuées et de les communiquer aux intéressés sur leur demande. Soit que le chemin de fer découvre ou suppose une perte partielle ou une avarie, soit que l'ayant droit en allègue l'existence, il sera immédiatement procédé à la vérification de la marchandise, à l'estimation du dommage et à la recherche de la cause et de l'époque à laquelle remonte la perte partielle ou l'avarie. La vérification devra être faite en présence de témoins ou, s'il y a lieu, avec le concours d'experts, l'ayant droit présent si possible.

Les experts jurés ou nommés d'office seront choisis de préférence.

En outre, chacun des intéressés sera en droit de demander la constatation judiciaire de l'état de la marchandise.

M. Perl fait deux propositions :

1° D'ajouter au premier alinéa, avant les mots « aux intéressés, » ceux de « à la gare de départ. »



2° De rédiger comme suit le dernier alinéa : « La loi du lieu de destination règle ce qui concerne la constatation de l'état de la marchandise. »

M. Perl motive sa première proposition en disant qu'elle répond à un vœu des commerçants russes. Il est pratique de prévenir en tout cas la station d'expédition, qui connaît l'expéditeur et peut se renseigner auprès de lui.

M. Gerstner répond que, par « les intéressés, » il faut comprendre le public et toutes les gares intéressées, auxquels le résultat de l'enquête doit être communiqué. Cette communication peut avoir parfois, pour ces dernières, une grande importance.

Le premier amendement de M. Perl est adopté en principe.

Quant au second, M. Perl fait observer que les règles sur la preuve changent suivant les législations. On ne pourra appliquer partout des dispositions aussi strictes que celles que contient la dernière phrase du premier alinéa.

MM. de Seigneux et Gerstner répondent que le texte de l'article suffit ; il prescrit les règles générales qui sont consacrées par la plupart des législations. M. Gerstner propose le renvoi de l'amendement à la Commission, qui, tout en maintenant le principe, examinera la question de savoir s'il peut être tenu compte de la proposition de la délégation de Russie.

M. Villa est du même avis. Il ne croit pas que l'application de cet article puisse entraîner de difficultés ; dans les limites de son texte, la procédure spéciale de chaque pays demeure réservée. La Commission aurait, cas échéant, à examiner aussi l'article 7.

L'amendement est renvoyé à la Commission I.

La séance est levée à midi.

*Le Président,*  
BAVIER.

*Les Secrétaires,*  
FARNER, VOGT.

## 6<sup>e</sup> Séance. — Mardi 27 septembre 1881, à 9 heures du matin.

PRÉSIDENCE DE M. LE CONSEILLER FÉDÉRAL S. BAVIER.

Sont présents tous les membres qui ont assisté à la séance du 26 courant.

Le procès-verbal de la 4<sup>e</sup> séance est approuvé ; celui de la 5<sup>e</sup> est distribué à MM. les Délégués.

Art. 26. — Les actions qui naissent du contrat de transport international n'appartiennent qu'à celui qui a le droit de disposer de la marchandise.

M. Gerstner fait observer que cet article, qui fait dépendre la question de détermination du for du droit de disposition, devra nécessairement être modifié et rendu conforme à la décision à intervenir pour les articles 15 et 16.

M. George. — La rédaction du texte de cet article doit être modifiée ; sinon, il pourrait arriver que personne n'aurait d'action.

M. Meyer considère cette opinion comme erronée. Il appuie néanmoins le renvoi à la Commission I.

Adopté.

Art. 27. — Le chemin de fer qui a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture, est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de la remise de la marchandise avec lettre de voiture internationale, participe au contrat conformément à la lettre de voiture et accepte l'obligation d'exécuter le transport en vertu de cette lettre.

L'action fondée sur le contrat de transport international ne pourra, sauf le recours des chemins de fer entre eux, être intentée que contre la première administration ou celle qui, la dernière, aura reçu la marchandise avec la lettre de voiture, ou contre l'administration sur le réseau de laquelle le dommage aura été occasionné. Le demandeur aura le choix parmi les susdites administrations.

L'action ne sera intentée que par devant un tribunal dans le ressort duquel l'administration actionnée aura, d'après la législation du pays, un domicile réel ou un domicile élu.

Une fois l'action intentée, le droit d'option de l'ayant droit est éteint.

M. Perl propose de supprimer les mots « contre la première administration ou celle qui, la dernière, aura reçu la marchandise avec la lettre de voiture, » pour les remplacer par « contre l'administration expéditrice, l'administration destinataire ou contre l'administration, etc. »

M. Gerstner. — Le texte de l'article semble implicitement contenir la proposition de M. Perl; il y a toutefois, au fond, une divergence. Le projet accorde l'action contre le chemin de fer premier transporteur, contre celui sur le réseau duquel le dommage a été occasionné et encore contre celui qui a reçu, en dernier lieu, la lettre de voiture avec la marchandise. Ce dernier ne sera pas toujours, comme le croit M. Perl, le chemin de fer dans le réseau duquel se trouve la gare destinataire. On ne comprend pas que ce dernier puisse être actionné pour un transport qu'il n'a pas effectué.

M. Perl répond que les intérêts du commerce réclament une disposition comme celle qu'il a proposée; on ne peut obliger les commerçants à s'enquérir du lieu où le transport a pu être interrompu et à faire valoir leurs droits dans un pays étranger, dont la législation leur est inconnue.

M. Meyer appuie M. Gerstner.

M. George votera pour la proposition de M. Perl. Il voudrait que l'action pût être intentée aussi au lieu de la gare de départ. En France, les compagnies peuvent être actionnées :

- 1° Devant le tribunal du siège social ;
- 2° Devant le tribunal du lieu où il existe une gare pouvant être considérée comme une succursale et comme un domicile social ;
- 3° Devant le tribunal dans l'arrondissement duquel le contrat a été conclu et la marchandise livrée ;
- 4° Enfin, devant celui où le paiement doit être effectué.

M. George ne croit pas que l'on puisse modifier ces dispositions; il propose de renvoyer la question à l'examen de la Commission I.

M. De Seigneux combat la proposition de M. Perl. Il faut, certes, aban-

donner aux lois du pays ce qui concerne la compétence des Tribunaux ; mais la Convention internationale doit contenir des dispositions qui mettent, dans chaque pays, les parties au bénéfice des mêmes droits.

M. Lejeune propose de dire à l'avant-dernier alinéa :

« L'action sera intentée devant le Tribunal déclaré compétent suivant la loi du pays. »

Il fait observer que les lois des divers pays sont, dans ce domaine, plus favorables aux commerçants que les dispositions de la Convention, et qu'il semble difficile de pouvoir accepter ces dernières.

M. Gerstner ne s'opposerait pas à ce que la loi du pays fût compétente, s'il était constant que les dispositions légales de chaque Etat ne sont pas contraires les unes aux autres, et si elles admettaient toutes le for du domicile, à l'exclusion d'autres « *fora specialia*. » Si une législation prévoit, par exemple, que le défendeur puisse être actionné ailleurs qu'au lieu de son domicile, dans le pays du demandeur, par exemple, il y aurait là une disposition créant une inégalité en droit et contraire à l'ordre public. Nous ne connaissons pas les lois particulières de chaque Etat ; il faut donc qu'une formule générale, comme celle de la Convention, écarte les Tribunaux d'exception.

M. Asser est d'avis que la désignation du tribunal compétent doit être réservée à la législation de chaque Etat. Cependant, il reconnaît qu'on doit éviter le grave inconvénient signalé par M. Gerstner. A cet effet, il statue que la compétence sera fixée, non pas par la *lex fori*, mais par la *lex domicilii* de la compagnie assignée. En ce cas, il n'arrivera jamais qu'un juge sera compétent en vertu des lois exceptionnelles, comme l'article 14 du Code Napoléon. M. Asser propose donc l'amendement suivant :

« L'action sera intentée devant un tribunal de l'Etat dans lequel l'Administration actionnée a son domicile, compétent d'après la loi de cet Etat. »

M. Villa estime que la rédaction du quatrième alinéa de l'art. 27 répond à son but, parce que les mots « domicile élu » ne peuvent que se rapporter au principe de droit commun. C'est au lieu du contrat que les contractants doivent avoir élu leur domicile. — Néanmoins, il ne s'oppose pas à ce que l'article soit renvoyé à la Commission, qui serait chargée de mieux faire ressortir cette idée. En tout cas, il doit être pris note au procès-verbal de ces observations présentées.

M. Perl rappelle, en réponse à M. Meyer, qu'en 1878 (Procès-verbaux, page 35), la délégation allemande se prononçait pour le principe qu'elle combat aujourd'hui. M. Meyer réplique qu'il s'agissait alors d'une proposition de M. Pynappel, différente, au fond et à la forme, de celle de M. Perl. Il se prononce pour le renvoi à la Commission.

Les propositions de Messieurs Perl et Asser sont renvoyées à la Commission I.

M. Kilényi propose d'insérer dans l'article 27, deuxième alinéa, une disposition ainsi conçue :

« Les chemins de fer participant à un transport international ont le droit de demander que pour les expéditions effectuées sur leur réseau jusqu'à la frontière d'un Etat voisin, il soit établi un compte préalable des



taxes de transport jusqu'à la station de frontière; éventuellement et jusqu'à ce que le compte définitif ait été liquidé, qu'il leur soit fait des avances sur leurs créances. »

L'article 27 oblige les chemins de fer au transport tel qu'il est réglé par la Convention internationale; c'est là que le principe est consacré. Les administrations sont tenues d'observer le contrat de transport avec toutes les obligations qui en découlent, soit l'obligation absolue d'accepter les marchandises et celle d'ouvrir des crédits aux autres administrations. Il est créé ainsi une union entre les administrations qui participent au contrat de transport international, union qui leur impose l'obligation de se désister de leur droit de considérer comme gage la marchandise transportée, sans avoir de garantie quelconque à l'égard des lenteurs éventuelles que peut subir le règlement de compte des frais de transport qui leur sont dûs.

Les unions de chemins de fer ont déjà cette communauté d'intérêts dans le transport; mais entre ces unions, dans lesquelles les administrations connaissent déjà leur solvabilité réciproque et ont pris de plein gré leurs arrangements, et l'obligation telle qu'elle résulte de la Convention, qui met en relation des administrations jusqu'ici entièrement étrangères les unes aux autres, il y a une grande différence. Aucun doute ne peut s'élever sur la nécessité de cette obligation dans l'intérêt du transport international; il n'est pas douteux non plus que nous devions chercher un tempérament à cette obligation et garantir le plus possible les chemins de fer contre les conséquences qu'elle peut avoir. Ce moyen, toutefois, ne devra en rien diminuer cette obligation, et ne pas avoir pour conséquence une interruption du transport international.

C'est le but de cet amendement; il prévoit l'obligation absolue des chemins de fer d'effectuer le transport international, et donne en même temps aux chemins de fer le droit de réclamer le décompte préalable des frais de transport. Les chemins de fer d'un même Etat connaissent réciproquement leur état de solvabilité et peuvent organiser à leur gré leurs règlements de comptes.

Là où il n'existe pas d'unions, ces règlements de compte préalables ont lieu déjà maintenant tels que les prévoit l'amendement et ne présentent aucun inconvénient. Les administrations adopteront certainement ce mode de procéder; mais il convient qu'il soit établi en droit.

L'adoption de cette proposition écarterait bien des objections que l'on a faites contre la Convention.

La Commission de rédaction aura à se prononcer sur la place à assigner à cet amendement.

M. Riemsdyk est d'accord en principe avec M. Kilényi; il voudrait que ce même droit fût accordé non pas seulement aux chemins de fer de pays voisins, mais encore aux chemins de fer d'un même pays entre eux.

M. Perl reconnaît que la proposition de M. Kilényi est bonne; toutefois, des difficultés pratiques s'opposent à son exécution.

M. Lejeune appuie l'amendement de M. Kilényi comme tendant à réaliser, sans nuire en rien à la régularité, ni à la rapidité des transports, une partie des garanties qui doivent former le corollaire de l'article 1<sup>er</sup>. Sans vouloir examiner dès maintenant quel sera le mode à suivre pour constater

l'état de solvabilité des Compagnies, M. Lejeune estime que celui proposé par M. Kilényi fournira d'utiles éléments d'appréciation.

M. George déclare que la proposition de M. Kilényi lui semble acceptable. Il voudrait toutefois savoir si elle accorde au chemin de fer le droit de réclamer contre remise des marchandises le paiement immédiat des frais de transport. Que décider si une Compagnie ne paie pas les frais à elle réclamés, et se refuse même à donner des avances?

M. de Seigneux répond que, dans son opinion, l'amendement de M. Kilényi n'a pas une portée aussi grande; il n'a voulu qu'accorder aux Compagnies la possibilité de régler leurs comptes le plus promptement possible. Le chemin de fer n'est pas fondé à réclamer le paiement immédiat; ce serait arrêter le transport international. M. de Seigneux estime que dans ces conditions, la proposition de M. Kilényi n'a pas d'importance pratique. D'un autre côté, elle devrait être insérée dans l'article 5.

M. Lejeune recommande de nouveau l'adoption de la proposition de M. Kilényi. Elle aurait pour effet, si le paiement des frais de transport n'avait pas lieu au moment de la remise de la marchandise, d'en hâter le règlement. Il sera facile de constater l'état de solvabilité d'une Compagnie; si elle devient insolvable, elle sera exclue de l'union.

MM. Villa et Gola contestent, comme M. Perl, la possibilité d'appliquer en pratique une disposition de cette nature. Il faut observer que les comptes seront liquidés rarement entre deux chemins de fer ou deux unions seulement, mais plus souvent entre plusieurs. On ne peut imposer, comme condition d'adhésion à la Convention, à une gare intermédiaire l'obligation de faire l'avance de remboursements que le chemin de fer dernier transporteur seul encaissera.

M. Steinbach appuie l'amendement de M. Kilényi, amendement qui, à son avis, a effectivement une portée pratique. M. Kilényi veut prévenir l'interruption du transit et chercher les moyens d'y parvenir. L'amendement a pour but d'écarter d'abord un malentendu qui pourrait résulter de la teneur actuelle de l'article 23. Les administrations ne peuvent notamment pas être tenues d'attendre leur règlement de compte jusqu'à ce que le transport complet ait été effectué; elles sont fondées à réclamer à celles auxquelles elles remettent la marchandise le paiement de ce qui leur est dû et immédiatement après la remise. Puisqu'on n'admet pas que la première administration puisse se prévaloir de ce droit pour refuser de faire suivre la marchandise, il faut au moins lui laisser la faculté de réclamer immédiatement ce qui lui est dû. Là où il existe déjà entre les chemins de fer des unions qui admettent des crédits ouverts et des décomptes réciproques, il va sans dire qu'il est superflu d'insérer dans la Convention un principe déjà appliqué. Mais là où de telles unions n'existent pas, il faut y pourvoir, et cela ne peut se faire qu'en accordant aux administrations le droit de réclamer immédiatement ce qui leur est dû, car on ne saurait les obliger à attendre longtemps ce règlement de compte. En posant ce principe, on arrivera à provoquer des unions entre les administrations, et ces unions régleront entre elles les dispositions relatives à la comptabilité et aux avances. Ce sera certainement le meilleur moyen de sortir de la difficulté.

M. Perl n'entend pas rejeter, sans autre examen, la proposition Kilényi; il voudrait qu'elle fût renvoyée à la Commission II, qui la discuterait en

même temps que l'article 23 ; il ne s'opposerait pas à ce qu'elle fût admise en principe.

M. George préférerait qu'elle fût renvoyée à la Commission I ; elle soulève une question de principe, qui ne doit pas être étudiée au point de vue technique seul.

M. Vischer estime que la proposition de M. Kilényi a un côté faible ; elle part de la présomption que les chemins de fer de chaque pays sont constitués en union. Elle ne trouvera son application que là où ces unions existent ; là seulement il est possible d'établir des comptes préalables et d'exiger des avances. Mais ces unions n'existent pas partout, et, là où elles font défaut, une disposition de cette nature serait inapplicable.

M. Kilényi répond qu'il n'est pas parti du même point de vue que M. Vischer, et que sa proposition vise plutôt les chemins de fer qui ne sont pas en union. Là où des unions existent déjà, la question des décomptes est réglée ; mais là où il n'en existe pas, il faut y pourvoir de la manière indiquée. Même s'il n'y a pas d'union, le décompte peut avoir lieu immédiatement et définitivement, si possible, ou sinon, provisoirement. Le droit d'exiger un décompte immédiat entre stations frontière, tel qu'il est proposé, est fondé sur ce que les administrations d'un même Etat forment naturellement entre elles une espèce d'union et sont continuellement en relations et en compte, de telle sorte qu'il n'y a pas à y pourvoir par une Convention internationale, ni à sanctionner ce qui existe.

MM. Gerstner, George, de Seigneux et Perl discutent encore la question de savoir à quelle Commission la proposition de M. Kilényi doit être renvoyée. La Conférence décide de la renvoyer à la Commission I, qui la discutera en principe et la renverra à son tour, cas échéant, à la Commission II, qui l'examinera en même temps que l'article 23.

M. Perl propose d'ajouter à la fin de l'article :

« L'action peut être intentée contre les autres chemins de fer mentionnés au troisième alinéa, lorsqu'une Compagnie actionnée devient insolvable après avoir été mise en cause ».

L'article contient une lacune en ce qu'il ne réserve pas une nouvelle action contre une autre Compagnie pour les cas d'insolvabilité du chemin de fer actionné en première ligne.

M. Asser estime aussi que cet article doit être complété, et garantir au demandeur, débouté pour avoir assigné par erreur un chemin de fer sur le réseau duquel il a cru que le dommage avait été causé, le droit de pouvoir assigner les autres chemins de fer.

M. Meyer s'oppose à la prise en considération de cet article ; cette éventualité ne se présentera pas, car, dans le doute, l'action peut être intentée contre la gare d'expédition ou la gare de destination.

Les deux propositions sont renvoyées à la Commission I.

Art. 28. — « Les réclamations fondées sur le contrat de transport international ne pourront être formées que contre l'une des administrations désignées dans l'art. 27, même lorsqu'elles se présentent sous la forme de demandes reconventionnelles ou d'exceptions ».

M. Riemsdyk demande s'il n'y a pas lieu de citer seulement le troisième alinéa de l'article 27.

M. George demande pourquoi l'on a limité le droit de faire valoir les récla-



mations fondées sur le contrat de transport international. Le texte français n'est pas la traduction exacte du texte allemand; il faut donc renvoyer cet article à la Commission I.

M. Meyer explique le sens de l'article, qui est renvoyé à la Commission I.

Art. 29. — « Le chemin de fer est responsable des agents attachés à son service et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution du transport dont il s'est chargé. »

Adopté sans discussion.

Art. 30. — « Le chemin de fer est responsable, sauf les dispositions contenues dans les articles ci-après, du dommage résultant de la perte (totale ou partielle) ou de l'avarie de la marchandise, à partir de l'acceptation au transport jusqu'à livraison. Il sera déchargé de cette responsabilité s'il prouve que le dommage a eu pour cause une faute de l'ayant-droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet, coulage ordinaire, etc.), ou un cas de force majeure. »

M. Gerstner présente de nouveau la proposition qu'il avait déjà faite pour l'article 19, ainsi conçue :

« Pour le cas où le lieu de destination n'est pas station de chemin de fer, on doit faire cesser la responsabilité du chemin de fer à la gare d'arrivée. »

Cette disposition est empruntée à l'article 65 du règlement général sur les chemins de fer allemands et autrichiens; elle semble être contenue dans les articles 16, dernier alinéa, 19 et 30 combinés, mais il est bon, pour prévenir toute erreur, de l'insérer textuellement.

Il n'est pas fait d'autre proposition, et l'article, ainsi amendé par M. Gerstner, est adopté.

Art. 31. — « Le chemin de fer n'est pas responsable :

1° De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou de conventions passées avec l'expéditeur, sont transportées en wagons découverts,

en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à ce mode de transport.

2° De l'avarie survenue aux marchandises qui, suivant déclaration de l'expéditeur dans la lettre de voiture (voir art. 9), sont remises en vrac ou avec un emballage défectueux, quoique, par leur nature et pour être à l'abri des pertes et avaries, elles exigent un emballage,

en tant que l'avarie sera résultée de la défectuosité de l'emballage.

3° De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou de conventions passées avec l'expéditeur, doivent être chargées ou déchargées par celui-ci ou par le destinataire,

en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à l'opération du chargement et du déchargement ou d'un chargement défectueux.

4° De l'avarie survenue aux marchandises qui, par des causes inhérentes à leur nature, sont exposées au danger particulier de se perdre en tout ou en partie ou d'être avariées, notamment à la suite de bris, rouille, détérioration spontanée, coulage extraordinaire,

en tant que l'avarie est résultée de ce danger.

5° De l'avarie survenue aux animaux vivants, en tant que l'avarie est résultée du danger particulier que le transport de ces animaux entraîne pour eux.

6° De l'avarie survenue aux marchandises dont le transport, aux termes des tarifs ou des conventions passées avec l'expéditeur, ne s'effectue que sous escorte,

en tant que l'avarie est résultée du danger que l'escorte a pour but d'écartier.

Si le chemin de fer établit que, eu égard aux circonstances de fait, l'avarie a pu résulter de l'une des causes susmentionnées, il y aura présomption que l'avarie résulte de l'une de ces causes, à moins que l'ayant-droit n'établisse le contraire. »

M. Perl propose, au chiffre 4, d'ajouter, après coulage extraordinaire, les mots « dessiccation et déperdition. »

Cette proposition est adoptée.

Il propose, au chiffre 6, d'ajouter après « marchandises » les mots « les mots » et bestiaux », parce que dans la plupart des pays il est interdit d'expédier des bestiaux non accompagnés.

M. Gerstner est d'accord avec M. Perl, mais il ne croit pas nécessaire d'insérer cette disposition dans la Convention, qui, dans le terme « marchandises » comprend aussi les bestiaux (voir procès-verbaux de 1878, 16<sup>me</sup> séance). Le transport des bestiaux s'effectue conformément aux règlements de chaque Compagnie; il n'y a pas lieu de dire dans la Convention si les bestiaux doivent être accompagnés ou non.

M. Durbach explique qu'en France les règlements portent la mention « marchandises et bestiaux. »

La proposition de M. Perl est acceptée.

M. George demande si le chemin de fer est obligé d'accepter les marchandises dont l'emballage est défectueux et si, au cas où elles viennent à être avariées, il n'est jamais tenu du paiement de l'indemnité.

Il lui est répondu qu'il n'en est pas tenu s'il se trouve dans les conditions prévues au chiffre 2 de l'article.

M. Vischer voudrait dire, au lieu de wagons découverts, « wagons non fermés », puisque c'est à l'expéditeur à décider si les wagons doivent être couverts. En droit, un wagon bâché est assimilé à un wagon découvert.

M. Gerstner appuie ces observations, dont il est pris note au procès-verbal.

M. George dit que la présomption, établie par le dernier alinéa, que l'avarie résulte de l'une des causes indiquées, n'existe que lorsque le chemin de fer aura préalablement fait la preuve que le dommage a pu résulter d'une des causes. Ce serait aggraver la responsabilité des Compagnies, surtout en France, où elles sont irresponsables, lorsque la marchandise voyage à taxes réduites. C'est au demandeur seul alors à faire la preuve. Il demande si cet article laisse subsister les taxes réduites.

M. Gerstner répond que la Conférence de 1878 a adopté en général le principe des tarifs français, principe dont, en fait, l'article 31 ne s'écarte pas. On a voulu se borner à indiquer les présomptions qui font cesser la responsabilité du chemin de fer. Cet article consacre un principe de droit commun; il n'y a pas de divergence entre les dispositions relatives aux tarifs en France et celles du projet de Convention.

L'article est renvoyé à la Commission I.

La séance est levée à 12 1/2 heures.

*Les Secrétaires :*  
FARNER, VOGT.

*Le Président :*  
BAVIER.

**7<sup>me</sup> Séance. — Lundi 28 Septembre 1881, à 9 heures du matin.**

PRÉSIDENCE DE M. LE CONSEILLER FÉDÉRAL S. BAVIER.

Sont présents les mêmes membres qui ont assisté à la précédente séance.

Le procès-verbal de la cinquième séance est approuvé; celui de la sixième séance est distribué à MM. les Délégués.

La discussion commence à l'article 32.

Art. 32. — « En ce qui concerne les marchandises qui, en raison de leur nature particulière, subissent, par le fait seul du transport, un déchet de poids, le chemin de fer ne répond de ces manquants qu'autant qu'ils dépassent la tolérance déterminée par les dispositions à émettre pour l'exécution de la présente convention.

Dans le cas où plusieurs colis sont transportés avec une seule lettre de voiture, la tolérance sera calculée séparément pour chaque colis lorsque le poids des colis isolés est indiqué sur la lettre de voiture ou peut être constaté d'une autre manière.

Cette restriction de responsabilité ne peut toutefois pas être invoquée lorsqu'il aura été prouvé que la perte, selon les circonstances du fait, ne résulte pas de la nature de la marchandise, ou que la tolérance fixée ne peut pas s'appliquer à raison de la nature de la marchandise ou des circonstances dans lesquelles s'est produit le manquant.

En cas de perte totale de la marchandise, il ne pourra être fait aucune déduction résultant du déchet de route. »

Cet article est adopté sans discussion.

Art. 33. — « Si la livraison n'a pas eu lieu dans les trente jours qui suivent l'expiration du délai fixé pour la livraison (voir art. 14), l'ayant-droit peut, sans avoir à fournir d'autre preuve, considérer la marchandise comme perdue. »

Adopté sans discussion.

Avant d'aborder l'article 34, M. Steinbach propose que l'on mette simultanément en discussion les articles 34 à 38. Les dispositions qu'ils renferment sont si intimement liées les unes aux autres qu'il ne serait pas possible de les traiter isolément.

Cette proposition est adoptée, après que M. Gerstner a fait observer que l'article 34 contient le principe duquel les autres articles ne sont qu'une application, ce qui toutefois ne s'oppose pas à ce qu'ils soient discutés en bloc. Les art. 34 à 38 sont conçus comme suit :

Art. 34. — « Si, en vertu des articles précédents, l'indemnité pour perte totale ou partielle de la marchandise est mise à la charge du chemin de fer, l'indemnité sera calculée d'après le prix courant des marchandises de même nature et qualité au lieu et à l'époque où la livraison aurait dû s'effectuer. A défaut de prix courant, l'indemnité sera calculée d'après la valeur ordinaire de la marchandise évaluée sur les mêmes bases. Les droits de douane, de transport et autres frais qui auraient pu être récla-



més si la marchandise était arrivée à destination, seront déduits du montant de l'indemnité. »

Art. 35. — « Les chemins de fer auront la faculté d'offrir au public des tarifs spéciaux, aux termes desquels l'expéditeur aura le droit de déclarer dans la lettre de voiture une valeur qui ne sera pas supérieure au maximum fixé par ces tarifs, mais seulement aux conditions suivantes :

1° Les conditions spéciales (tarifs spéciaux) devront avoir été approuvées par les autorités compétentes de chacun des Etats à parcourir.

2° Ces conditions spéciales devront correspondre avec une réduction sur le prix du transport total calculé d'après les tarifs respectifs ordinaires de chaque administration.

3° Elles devront être applicables à la totalité du parcours à effectuer.

« Si toutes ces conditions sont réalisées, l'ayant-droit ne recevra au maximum, pour indemnité (voir article 34), que la valeur ainsi déclarée. »

Art. 36. — « Si la marchandise perdue est retrouvée, l'ayant-droit doit en être immédiatement averti.

Dans le délai de trente jours depuis le jour où il en aura été averti, l'ayant-droit pourra exiger que la marchandise lui soit délivrée sans frais, à son choix, à la gare de départ ou à la gare de destination désignée dans la lettre de voiture, moyennant restitution de l'indemnité qu'il a reçue. »

Art. 37. — « Dans le cas d'avarie, l'indemnité à payer doit représenter la différence entre la valeur vénale de la marchandise avariée et celle de la marchandise non avariée, calculée d'après l'art. 34.

En cas de déclaration de valeur faite conformément à l'art. 35, l'indemnité sera proportionnellement réduite. »

Art. 38. — « S'il y a une déclaration d'intérêt à la livraison, il pourra être alloué, en cas de perte totale ou partielle, en outre de l'indemnité fixée d'après les articles 34 et 35, et en cas d'avarie, en outre de l'indemnité fixée d'après l'article 37, des dommages-intérêts, qui ne pourront dépasser la somme fixée par la déclaration, à charge par l'ayant-droit d'établir le dommage.

Le règlement d'exécution fixera le maximum de la taxe supplémentaire que l'expéditeur aura à payer en cas de déclaration de la somme représentant l'intérêt à la livraison. »

M. Herich veut aborder en premier lieu les articles 34 et 35, et les considérer tant au point de vue théorique et juridique qu'au point de vue pratique et commercial. On dépasse le but en demandant que le transporteur soit non-seulement diligent, mais qu'il porte encore l'entière responsabilité, et qu'on ne l'en dispense que dans le cas de force majeure. Il suffirait parfaitement pour les besoins du public de dire que les administrations sont tenues d'effectuer le transport avec tout le soin possible, et qu'elles ne sont responsables que dans les cas de fraude ou de négligence grave. Au lieu de cela, on impose l'entière responsabilité aux administrations et on n'admet d'exception que pour le cas de force majeure. Il serait très-désirable de préciser ce qu'on doit réellement entendre par « cas de force majeure, » car c'est une expression qui prête à des interprétations très-diverses, et il faut que les administrations soient exemptes de la responsabilité non-seulement pour les cas qui échappent à la puissance humaine, mais aussi pour les conséquences de ceux que toutes les précau-

tions possibles ne suffisent pas à conjurer. La responsabilité étant pour ainsi dire entière, il serait tout à fait inadmissible, en présence de l'immense développement du trafic et surtout en présence des parcours considérables sur lesquels s'effectuent les transports internationaux, qu'on pût réclamer comme indemnité la valeur que la marchandise aurait eue au lieu de destination. Pas plus qu'il n'est admissible de rendre les administrations responsables d'un bénéfice manqué ou des retenues (amendes) qu'encourt un fournisseur qui ne livre pas la marchandise à temps, pas plus il ne serait juste, lorsqu'il s'agit de transports internationaux, de prendre le moment et le lieu de la livraison comme base de l'indemnité due. En dépit de toutes les dispositions relatives aux délais, il est impossible de fixer exactement d'avance le jour auquel un colis aurait dû arriver, et en présence des fluctuations de prix qui se produisent chaque jour sur le marché, surtout pour les marchandises expédiées par quantités considérables, il serait imprudent d'exposer les administrations à payer la valeur qu'aurait pu avoir une marchandise en un lieu souvent très-éloigné. La valeur d'une marchandise augmentant en général à mesure qu'elle parvient à un point plus éloigné, il faudrait — si l'on admettait une indemnité basée sur la valeur de destination — que les tarifs, au lieu d'être relativement meilleur marché pour les grandes distances, fussent de plus en plus élevés. De plus, dans le cas de perte d'un colis, il serait bien difficile de déterminer quelle valeur il aurait eue au lieu de destination. Ce serait une source de procès. L'orateur propose, par conséquent, que l'indemnité prévue à l'art. 34 soit basée sur la valeur marchande que les produits de même nature et qualité avaient « au moment et au lieu de la remise au chemin de fer. »

M. Herich propose, en outre, en se plaçant tout spécialement au point de vue des intérêts du commerce, qu'on biffe les conditions spécifiées sous les chiffres 1, 2 et 3, et qu'on admette, sans autre, des taux normaux. Bien que l'expéditeur, en remettant au transport des marchandises dont l'emballage est défectueux, rende, aux termes de l'art. 9, l'administration irresponsable, il n'est pas douteux qu'en cas de dommage, l'indemnité à payer ne devrait pas dépasser certains maximums. La théorie de ces maximums a parfaitement fait ses preuves partout où s'applique le règlement de transport allemand. C'est le corrélatif des tarifs spéciaux à taxes réduites. Le public commerçant a pleine confiance dans les administrations de chemins de fer; le taux de l'indemnité lui importe beaucoup moins qu'un transport sûr, prompt et bon marché. Dans les contrées où le trafic est moins actif, mais où cependant de grandes quantités de marchandises sont remises à certains moments, il est impossible aux administrations de prendre toutes les précautions désirables. Il leur faudra, par conséquent, ajouter au tarif une prime d'assurance. L'art. 35 actuel serait une aggravation; il rendrait illusoire, dans la plupart des cas, l'application des taux normaux et entraînerait une élévation des tarifs.

En présence de la proposition de M. Herich, M. Perl est d'avis que, avant d'entrer dans le détail de la discussion de l'art. 34, il conviendrait de s'entendre sur le principe en général.

La délégation russe se place encore sur le terrain du projet de 1878; elle est d'accord avec le principe de la responsabilité entière, tel que l'Allemagne l'avait proposé. Elle déclare ne pas pouvoir se ranger au système du tarif normal que soutient M. Herich.

Les taux normaux n'excluent pas les déclarations de valeur moyennant des surtaxes spéciales ou une prime d'assurance. Comme, sur beaucoup de chemins de fer, par exemple en Russie, la majeure partie du trafic est taxé d'après la valeur suivant le tarif normal, qui n'atteint ni n'excède les taux fixés en Autriche-Hongrie et en Allemagne, il n'y a que les objets de grande valeur, c'est-à-dire la moindre partie des marchandises, pour lesquels on déclare une valeur plus élevée. Le risque que court alors le chemin de fer, en cas de perte, n'est pas compensé par la prime d'assurance (surtaxe), attendu que cette prime ou surtaxe n'est pas en rapport avec les risques et que n'étant pas applicable à toutes les marchandises, elle exclut la formation d'un fonds d'assurances.

En ce qui concerne la détermination de la valeur marchande, la délégation russe a déjà formulé, à propos de l'art. 13, la proposition de calculer la valeur de la marchandise d'après son prix au lieu d'expédition, en y ajoutant les frais de transport déjà faits. En cela, la délégation russe partage l'opinion de M. Herich, ainsi que celle du Verein des administrations de chemins de fer de l'Union allemande.

Relativement au bénéfice non réalisé (manque à gagner, *lucrum cessans*), il est tenu compte de la législation française dans le § 38, qui traite de l'intérêt à la livraison.

M. George. — La délégation française est très-satisfaite de la transaction qui est intervenue, en 1878, entre le système français et le système allemand. Elle ne trouve rien à objecter à l'article 34, qui s'accorde assez bien avec ces deux systèmes. Le système du taux normal peut avoir sa raison d'être dans les pays où les transports consistent principalement en expéditions de marchandises d'une faible valeur; mais on ne saurait guère l'admettre en France, en Belgique, ni dans les autres pays où les transports se composent surtout de marchandises de grande valeur.

Néanmoins, pour donner satisfaction à tous les intérêts, on pourrait laisser dans l'art. 35 un peu plus de latitude pour diminuer la responsabilité, comme l'a suggéré M. Herich.

M. Asser estime qu'il serait possible de trouver un système qui concilie les vues des différentes parties en cause. Il est clair qu'en droit strict les pertes partielles ou totales de marchandises devraient être remboursées d'après la valeur au lieu de destination. Mais si l'on tient compte des objections de nature pratique, il paraît plus désirable de prendre, comme base de l'indemnité, la valeur de la marchandise au lieu d'expédition, en y ajoutant les frais qui ont été faits. Mais il faut cependant permettre à l'expéditeur de se faire garantir la valeur de la marchandise au lieu de destination, ainsi que le dommage indirect dans la mesure de la valeur déclarée et moyennant paiement d'une prime correspondante, en fixant toutefois un certain maximum d'indemnité afin de prévenir la spéculation.

M. Asser propose de modifier les articles 34 et suivants, en ce sens que :

1° L'indemnité pour perte totale ou partielle sera calculée d'après la valeur de la marchandise au temps et au lieu de l'expédition ;

2° Il sera loisible à l'expéditeur de se faire garantir, moyennant une prime d'assurance, la valeur de la marchandise au lieu de destination, en tant qu'elle surpasse la valeur au lieu de l'expédition ;

3° Il lui sera encore loisible, moyennant prime d'assurance, de se faire garantir l'intérêt à la livraison jusqu'à concurrence d'un maximum de . . . 0/0 de la valeur.



M. Gerstner. — La délégation allemande se place encore aujourd'hui au même point de vue qu'en 1878, et maintient les concessions qui ont été faites à cette époque aux pays de droit français. La délégation allemande préférerait que le principe consacré par l'article 34 fût admis sans aucune modification, spécialement sans la dérogation que lui apporte l'art. 35. On aurait ainsi un principe qui se rapprocherait tellement de ceux du droit français qu'il n'existerait pour ainsi dire pas de différence. Pour les transports de grandes quantités de marchandises, il y a lieu de prévoir une exception, car leur valeur n'atteint pas le taux normal.

Ni la proposition de M. Herich, ni celles de M. Asser ne peuvent remplacer ce principe. Si l'on admettait ces dernières, on se trouverait en présence de deux principes différents et c'est là une chose qui n'est certes pas désirable et qui amènerait des complications.

M. Herich fait de nouveau observer que sa proposition répond le mieux aux besoins de la pratique. Non-seulement c'est au lieu de l'expédition que l'acheteur a payé la marchandise et il peut, en cas de perte, baser sa réclamation pour le prix d'achat sur ce fait; mais il y a encore beaucoup de marchandises dont le prix subit des fluctuations journalières qu'il serait souvent difficile d'évaluer exactement si l'on voulait baser l'indemnité sur la valeur de la marchandise au lieu de destination. L'Allemagne elle-même a admis le principe de l'art. 34 dans son code de commerce; mais ce principe n'a pas encore passé dans la pratique, qui n'admet que les taux maxima. Ce fait mérite d'être relevé.

M. Riemsdyk, tout en se conformant à l'opinion émise par M. Herich, ajoute que la proposition, d'après laquelle on prendra pour base de l'évaluation de l'indemnité la valeur de la marchandise au lieu de l'expédition, est tout à fait conforme à la pratique; or, malgré les dispositions de la loi, l'évaluation du dommage se fait sur la base de la valeur facturée. En vue de la grande étendue qu'aura le traité international, le maintien du principe de l'article 34 (remboursement de la valeur au lieu de destination) lui paraît non-seulement donner lieu à une aggravation considérable de la responsabilité des chemins de fer, mais aussi à beaucoup de difficultés et à de nombreux procès. Il demande la confirmation de ce qui se fait en pratique.

M. Lejeune est opposé au principe du projet comme contraire à la règle que le prix de transport doit être proportionné aux obligations qu'assument les administrations. Le projet fixe un taux uniforme pour le transport et la prime d'assurance, ce qui fait que les marchandises dont la valeur dépasse la moyenne sont exonérées d'une partie de la prime d'assurance. L'article 35, bien que sa base soit en apparence plus équitable et acceptable, sera d'une application difficile et, dans la plupart des cas, le public devra se soumettre à un tarif qui repose sur une autre base. M. Lejeune donnerait la préférence à la proposition de la délégation hollandaise.

M. George réitère que, en cas de perte de la marchandise, l'ayant-droit est fondé à réclamer, non-seulement la valeur vénale de la marchandise, mais encore le gain dont il a été privé; l'élévation de ce dommage varie suivant les circonstances. En fait, les inconvénients qui résultent pour les chemins de fer de l'application de ce système ne sont pas très grands.

D'un autre côté, la Conférence ne représente pas les compagnies de chemins de fer, mais les Etats respectifs et l'intérêt général; elle doit

toujours partir de ce point de vue. C'est pourquoi il convient d'adopter l'article 34 dans son texte actuel; il n'exclut pas les tarifs réduits qui ont pour correspectif une diminution de responsabilité des chemins de fer.

M. De Seigneux déclare que la Suisse votera pour le maintien de l'article 34 de 1878 et contre les amendements de MM. Herich et Asser. On peut toutefois apporter des modifications à l'application du principe; c'est pourquoi il propose de renvoyer dans ce sens les articles 34 à 38 à la Commission. Il répond à M. Lejeune qu'un projet de loi sur la matière, présenté en Belgique en 1880, consacre évidemment le système du projet de Convention.

M. Gerstner s'oppose encore une fois à ce qu'il soit apporté des modifications à la Convention. Il propose qu'il ne soit pas voté aujourd'hui sur le principe, comme le vœu en a été émis d'autre part. Il serait utile d'ajourner les débats et la votation, comme cela a eu lieu en 1878 à l'occasion de ces articles; il sera plus facile aux Délégués de trouver une solution entr'eux en dehors des séances de la Conférence. M. Herich a soutenu que, bien que le principe de l'article 34 fût consacré par le Code de commerce allemand, il n'était pas appliqué en pratique; c'est une erreur, car il a été inséré dans l'article 68 du règlement sur les chemins de fer allemands. Si le règlement fait dépendre de la déclaration de la valeur l'évaluation de l'indemnité à payer, ce n'est que dans les limites du Code de commerce.

M. Herich fait observer que le règlement d'exploitation a dérogé au Code de commerce, puisque le n°2 de l'art. 68 admet, comme norme de la fixation de l'indemnité, un taux maximum. C'est assurément une dérogation au principe du Code, puisque dans nombre de cas l'indemnité n'atteint pas le prix courant de la marchandise.

Après les observations présentées par MM. Perl et Asser à l'appui de la proposition de M. Gerstner, la discussion des articles 34 à 38 est renvoyée à la séance de demain.

Art. 39. — « Le chemin de fer est responsable du dommage occasionné par l'inobservation des délais de livraison (voir art. 14), à moins qu'il ne prouve qu'il a donné à la marchandise tous les soins d'un voiturier diligent et que ces soins ont été impuissants à éviter le retard. »

M. George désire que la responsabilité des administrations soit limitée au cas de force majeure. Il ne saisit pas bien ce qu'on veut dire par « voiturier diligent. »

M. Herich fait observer que l'expression « voiturier diligent » impose au transporteur l'obligation d'apporter les précautions et le soin voulus pour garantir la marchandise dans la mesure requise par les besoins du trafic. Si l'on voulait étendre jusqu'aux limites des cas de force majeure la responsabilité des administrations pour les retards, autant vaudrait admettre une responsabilité illimitée comme pour les cas de perte et d'avarie. En ce qui concerne les retards, on est beaucoup moins rigoureux et l'on admet que, bien qu'il n'y ait pas eu cas de force majeure, les administrations ne sont pas responsables lorsqu'elles ont été absolument empêchées par le manque de matériel ou de personnel disponible.

En outre, lorsqu'il s'agit de retard, le taux de l'indemnité n'est en général pas le même que dans les cas ordinaires de responsabilité.

L'article 39 est renvoyé à la Commission I.

Art. 40. — « En cas de retard dans la livraison, il pourra être réclamé un quart du prix de transport pour un retard ne dépassant pas un quart du délai de livraison, et la moitié du prix de transport pour tout retard de plus de ce quart, sans qu'il soit nécessaire de prouver qu'un dommage est résulté de ce retard. Si cette preuve est fournie, il pourra être alloué, à titre de dommages-intérêts, une somme qui ne devra toutefois pas dépasser le prix de transport.

S'il y a eu déclaration de l'intérêt à la livraison, il pourra être réclamé la moitié du prix de transport pour un retard ne dépassant pas un quart du délai de livraison et la totalité de ce prix pour tout retard de plus de ce quart, sans qu'il soit nécessaire de prouver qu'un dommage est résulté de ce retard. Si cette preuve est fournie, il pourra être alloué le montant de ce dommage. Dans l'un et l'autre cas, le montant de l'indemnité ne pourra pas dépasser la somme déclarée. »

M. Gola demande s'il ne serait pas plus convenable de dire simplement que l'indemnité sera proportionnée au retard, c'est-à-dire que si le délai de livraison est dépassé de  $1/7$ , il sera bonifié le septième du prix de transport ; le quart, si le délai a été dépassé de  $1/4$ , etc. Il désire le renvoi à la Commission I.

M. Gerstner estime que le même principe est déjà énoncé dans l'article en question et que la proposition de M. Gola devrait être formulée de telle manière qu'on sache comment il pourra être appliqué ; autrement il ne voit guère l'utilité d'un renvoi à la Commission.

La proposition est renvoyée à la Commission II.

Art. 41. — « Le paiement de l'indemnité pleine et entière pourra être demandé dans tous les cas (voir articles 34, 35, 37, 38, 39, 40) où le dommage aurait pour cause un dol ou une faute grave de la part du chemin de fer. »

M. George fait ressortir que le dol et la faute grave ne devraient pas être assimilés quant aux conséquences qu'ils entraînent. D'après le droit français, la faute grave n'oblige qu'au paiement du préjudice causé, tandis que le dol entraîne la bonification de dommages-intérêts.

M. Lejeune dit qu'il sera très-difficile de déterminer exactement ce que, en matière de transports par chemins de fer, on doit entendre par « faute grave. » Ce sera au tribunal à l'apprécier dans chaque cas particulier.

M. Meyer est du même avis. Toutefois on ne peut restreindre le paiement de l'indemnité pleine et entière aux cas seulement où le chemin de fer se sera rendu coupable de dol. Il pourrait néanmoins être apporté une restriction à la responsabilité, en cas de faute grave, et c'est dans ce sens que l'orateur appuie le renvoi de la proposition de M. George à la Commission I.

M. Herich admet que, si l'article 34 est modifié dans le sens de sa proposition en ce qui concerne la responsabilité et les dommages-intérêts, il soit établi une différence entre le dol et la faute grave. Il serait d'accord aussi que la luxuria seule, c'est-à-dire la faute grave avec conscience du préjudice causé, fût assimilée au dol ; mais que, lorsque le cas a une gravité moindre, il ne soit accordé que l'indemnité ordinaire afin que, en présence du mécontentement du public, la controverse sur l'idée de « faute grave » soit tranchée dans un sens favorable aux administrations.

M. Villa se prononce en faveur des considérations présentées par M. Lejeune.



L'article est renvoyé à la Commission I.

Art. 42. — « L'ayant-droit pourra demander des intérêts à raison de six pour cent de la somme fixée comme indemnité. Ces intérêts commencent à courir pour perte totale ou partielle et avarie à partir du jour où la livraison aurait dû avoir lieu, et pour retard à partir du jour où la livraison est faite. »

Cet article est adopté, après l'observation faite par M. Meyer que la Commission devra être chargée de faire les corrections nécessaires dans la rédaction.

Art. 43. — « La responsabilité telle qu'elle résulte du contrat de transport ne s'applique pas aux objets qui, bien qu'exclus du transport ou admis seulement sous certaines conditions, auraient été néanmoins expédiés sous une fausse déclaration ou pour lesquels l'expéditeur n'aurait pas rempli les mesures de sûreté prescrites. »

Adopté sans discussion.

Art. 44. — « Le paiement du prix de transport et des autres frais à la charge de la marchandise et la réception de la marchandise éteignent toute action contre le chemin de fer provenant du contrat de transport.

L'action n'est pas éteinte :

1° Si l'ayant-droit peut fournir la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute grave du chemin de fer ;

2° En cas de réclamation pour cause de retard, lorsqu'elle est faite dans un délai ne dépassant pas huit jours, non compris celui de la réception, à une des administrations désignées comme responsables par l'art. 27.

3° En cas de réclamation pour défauts constatés conformément à l'article 25, avant l'acceptation de la marchandise, ou dont la constatation aurait dû être faite conformément à l'article 25 et n'a été omise que par la faute de l'administration.

4° En cas de réclamation pour dommages non apparents extérieurement, dont l'existence est constatée après la réception, mais seulement aux conditions suivantes :

a. La demande en constatation faite au chemin de fer ou au tribunal compétent, conformément à l'article 25, doit avoir lieu immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les dix jours à partir de la réception de la marchandise.

b. L'ayant-droit doit prouver que le dommage s'est produit dans l'intervalle écoulé entre la remise au transport et la livraison.

Le destinataire sera libre de refuser la réception de la marchandise même après réception de la lettre de voiture et paiement des frais de transport, aussi longtemps que le dommage dont il soutient l'existence, n'aura pas été constaté conformément à sa réquisition. Les réserves faites lors de la réception de la marchandise, ne sont d'aucun effet.

Si l'un ou l'autre de plusieurs objets désignés dans la lettre de voiture venaient à manquer lors de la livraison, le destinataire pourra exclure dans la quittance (voir art. 16) les colis non livrés, en les désignant spécialement. »

Le chiffre 1 est, sur la proposition de M. Asser, renvoyé à la Commission I ; il devra être mis en harmonie avec la décision à intervenir relativement aux conséquences de la faute grave et du dol, prévus à l'article 41.

M. Asser voudrait aussi que la forme dans laquelle la réclamation doit

être faite fût précisée et qu'on dise si elle doit être adressée par écrit, etc. Il propose donc de renvoyer le chiffre 2 à la Commission.

La récapitulation des propositions formulées contient une erreur ; la Hollande n'a pas demandé que le délai fixé au chiffre 2 fût réduit à deux jours ; cette observation se réfère à la lettre *a* du 4<sup>e</sup> alinéa. La délégation hollandaise ne présentera pas toutefois d'amendement dans ce sens.

M. George croit les délais fixés aux chiffres 2 et surtout 4<sup>a</sup> beaucoup trop longs. Il n'insiste toutefois pas pour que ces délais soient réduits à trois jours, pourvu qu'il y ait réduction.

M. Villa appuie l'opinion exprimée par M. George en ce qui concerne le délai et il estime qu'il suffirait de trois jours.

M. Villa n'est, du reste, pas d'accord avec les dispositions contenues sous chiffre 4, d'après lesquelles une indemnité pour des avaries extérieurement non apparentes pourrait être réclamée après qu'il a été pris livraison de la marchandise. Il serait dans l'intérêt aussi bien des administrations que du public, que les destinataires eussent la faculté de vérifier la marchandise en gare ; mais qu'alors une réclamation ultérieure ne fût plus admise si le destinataire a négligé cette vérification.

Il est certain que l'application de cette proposition nécessiterait que les administrations disposassent de vastes locaux. M. Villa croit toutefois qu'elles s'y prêteraient, puisque cela les débarrasserait de toutes réclamations ultérieures.

Il propose l'amendement suivant à l'article 4 :

*c.* La demande n'est pas admise, si l'ayant-droit a été mis par le chemin de fer dans la possibilité de vérifier la marchandise avant d'en prendre livraison et s'il ne s'est pas prévalu de ce droit.

M. de Seigneux se prononce contre la prise en considération de cette proposition. On ne saurait exiger des destinataires qu'ils procèdent à la vérification en gare ; il serait impossible de s'assurer dûment si la marchandise a éprouvé ou non des avaries non apparentes à l'extérieur. Pour cela, il faut le temps nécessaire. Il faut, en outre, que le destinataire ait le temps de se renseigner sur les délais, afin de juger s'ils ont été observés ou dépassés, etc., etc. Les locaux que les administrations devraient mettre à la disposition du public devraient être des plus vastes. Il serait d'ailleurs difficile de fixer, pour tous les cas possibles, un délai suffisant pour la vérification en gare et l'enlèvement des marchandises.

M. Gerstner. En admettant la modification de l'article 44 dans le sens proposé par M. Villa, on détruirait tout le système dont cet article ne constitue qu'une partie. Une vérification faite en dehors des limites de l'article 25 serait une atteinte portée aux droits de l'expéditeur.

L'article dont il s'agit met du reste les administrations à l'abri de prétentions excessives de la part du destinataire, du moment que ce dernier est tenu de prouver que l'avarie a eu lieu en cours de transport.

D'ailleurs, l'article 44 est le résultat de longues délibérations de la Conférence de 1878 et c'est un compromis auquel on s'est arrêté. L'orateur n'aurait, à la rigueur, rien à objecter contre une réduction du délai ; mais quant au reste, il désire que l'article soit maintenu dans toute sa teneur et qu'il ne soit pas renvoyé à la Commission.

M. Asser insiste, au contraire, pour le renvoi à la Commission, dans l'opinion que le système sur lequel repose l'article pourrait être maintenu, et qu'il n'y serait apporté que des modifications compatibles avec ce

système. M. Asser désirerait savoir, en outre, si le chiffre 4 se rapporte seulement aux avaries ou aussi aux pertes.

M. George est pareillement pour le maintien du principe, sous réserve de modifications de peu d'importance.

La proposition de M. Villa lui paraît tout à fait inadmissible. Il serait absolument impossible, à Paris, par exemple, de procéder en gare à la vérification de la marchandise.

M. George n'est pas d'accord non plus avec le refus catégorique contenu dans l'avant-dernier alinéa, d'admettre les réserves qui sont faites en prenant livraison de la marchandise. On ne saurait guère les repousser dans le cas où l'administration les accepterait.

M. Villa maintient son amendement. Si même il y a des administrations qui ne disposent pas de locaux assez vastes pour permettre la vérification en gare, ce n'est pas le cas pour toutes. Il faudrait au moins que cette mesure fût facultative et qu'il fût laissé loisible aux administrations d'introduire, si cela leur convient, la vérification en gare. Le calcul des délais n'est pas si difficile qu'on doive, à cause de cela, admettre les réclamations après livraison. En général, les objections soulevées ne sont pas de nature à mettre absolument obstacle à ce que la proposition soit mise en pratique.

Après les observations présentées par Messieurs Durbach, Kolessow, Perl et, à plusieurs reprises, par M. Gerstner, contre la proposition de M. Villa, M. Gola déclare que la question est trop importante pour que la délégation italienne puisse la laisser tomber. Les dispositions de l'article 44 inspirent des craintes aux administrations italiennes. La délégation italienne ne demande pas qu'on renonce au principe, mais simplement qu'il soit admis une exception, comme cela a lieu pour d'autres points.

La séance est levée à midi et demi.

*Le Président,*  
BAVIER.

*Les Secrétaires,*  
FARNER, VOGT.

## 8<sup>e</sup> Séance. — Jeudi 29 septembre 1881, à 9 heures du matin.

PRÉSIDENCE DE M. LE CONSEILLER FÉDÉRAL S. BAVIER.

Sont présents les membres qui ont assisté à la dernière séance.

Le procès-verbal de la 6<sup>e</sup> séance est approuvé; celui de la séance du 28 septembre est distribué à Messieurs les Délégués.

La discussion commence à l'article 45.

Art. 45. — « Les réclamations éteintes conformément aux dispositions de l'article 44 ne peuvent être reprises ni sous la forme d'une demande reconventionnelle ni sous celle d'une exception. »

Adopté sans observation.

Art. 46. — « Les actions en indemnité ou exceptions, pour perte totale ou partielle, avarie de la marchandise ou retard dans sa livraison, sont prescrites par un an, lorsque l'indemnité n'a pas déjà été fixée par une reconnaissance de l'administration, par transaction ou par un jugement. La prescription est de cinq ans, s'il s'agit d'une action en dommages-intérêts prévue à l'article 44, n° 1.

La prescription court à partir du jour de la livraison, en cas d'avarie ou de perte partielle de la marchandise; elle court du jour où expire le délai



de livraison, en cas de perte totale de la marchandise ou de retard dans la livraison.

La prescription de l'action ou de l'exception est interrompue non seulement par une demande en justice, mais encore par une réclamation écrite, remise par l'ayant-droit, à l'une des administrations responsables en vertu de l'article 27.

Si l'administration rejette la réclamation et si elle retourne en même temps au requérant les pièces qui lui avaient été remises à l'appui (lettre de voiture, procès-verbaux, etc.), une nouvelle prescription court du jour de la réception de ces pièces. Cette prescription d'un an ou de cinq ans, suivant le cas, ne peut plus être interrompue que par une demande en justice. »

M. Gerstner demande s'il ne conviendrait pas de réduire quelque peu les délais fixés dans les deuxième et quatrième alinéas.

M. George appuie cette proposition.

M. Lejeune élève des objections contre la disposition contenue dans le troisième alinéa, d'après laquelle la prescription est interrompue par une réclamation écrite à l'une des administrations. Il ne serait pas disposé à admettre que la réclamation écrite pût avoir cet effet, et cela afin de provoquer de la part des administrations une prompte solution des réclamations qui leur sont faites.

M. Gerstner convient que l'observation de M. Lejeune répond aux idées actuelles de droit. Mais il fait remarquer que le commerce préfère la teneur actuelle du troisième alinéa et qu'on devrait par conséquent, par des motifs d'équité, la conserver. Il est souvent dans l'intérêt des parties de pouvoir d'abord chercher à s'entendre entre elles sans avoir à courir les risques de la prescription.

L'article est renvoyé à la Commission I avec les observations qu'il a suggérées.

Art. 47. — « L'administration qui a payé une indemnité en vertu des dispositions de la présente convention aura le droit d'exercer un recours contre les administrations qui ont concouru au transport, conformément aux dispositions suivantes :

1° L'administration par la faute de laquelle le dommage a été causé, en est seule responsable.

2° Lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs administrations, chacune d'elles répond du dommage causé par sa propre faute. Si dans l'espèce une telle distinction est impossible selon les circonstances du fait, la part de l'indemnité à payer par chaque administration sera fixée proportionnellement au degré de leur culpabilité respective.

3° S'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par la faute d'une ou plusieurs administrations, toutes les administrations intéressées au transport, à l'exception de celles qui prouveraient que le dommage n'a pas été occasionné sur leurs lignes, répondront du dommage proportionnellement au prix de transport que chacune d'elles aurait perçu conformément au tarif en cas de l'exécution régulière du transport. »

M. Perl fait observer que le texte français et le texte allemand ne concordent pas entièrement, en particulier pour ce qui concerne le chiffre 3. La Commission devra les mettre en harmonie.

M. Gerstner est d'accord avec cette observation. D'ailleurs, la Commission n'aura pas seulement à s'occuper de cet article 47 sous le rapport de la forme, mais aussi quant au fond de l'article même.

M. Asser dit que souvent il ne sera pas possible de déterminer le degré de la culpabilité de chaque chemin de fer, dont il est question au n° 2, et il désire qu'en cas d'incertitude à cet égard, on applique également le système de la répartition proportionnelle sanctionnée au chiffre 3. Il appuie le renvoi de l'article à la Commission I.

L'article est renvoyé à la Commission I.

Art. 48. — « Les règles énoncées dans l'article 47 seront appliquées en cas de retard. Si le retard a eu pour cause une faute collective de plusieurs administrations, l'indemnité sera mise à la charge desdits chemins de fer proportionnellement à la durée du retard ayant eu lieu sur leurs réseaux respectifs.

Les dispositions concernant l'exécution de la présente Convention détermineront la manière dont, à défaut de conventions spéciales, le délai de livraison doit être réparti entre les divers chemins de fer qui participent au transport. »

Adopté sans observation.

Art. 49. — « En cas de recours, il n'y aura pas de solidarité entre plusieurs administrations intéressées au transport. »

M. Asser. Si l'on amende l'article 47, conformément à la proposition que j'ai faite dans la deuxième séance lors de la discussion de l'article 5, il faudra modifier aussi d'une manière correspondante l'article 49. Je recommande, à cet effet, le renvoi de l'article à la Commission.

M. Perl est aussi d'avis que l'article doit être renvoyé à la Commission. L'article est renvoyé à la Commission I.

Art. 50. — « La demande en recours des administrations entre elles a pour base, *in quali et quanto*, la décision définitive rendue au procès principal contre l'administration exerçant le recours en indemnité, pourvu que l'assignation ait été dûment dénoncée aux administrations à actionner par voie de recours et que celles-ci aient été à même d'intervenir dans le procès. Le juge saisi de l'action principale fixera selon les circonstances du fait les délais strictement nécessaires pour l'exercice de ce droit. »

M. Perl désire que le mot « juge », qui figure dans cet article et dans les suivants, soit remplacé par le mot « tribunal ».

Admis sans observation.

M. Baum propose que l'article soit modifié dans ce sens que la fixation du délai à accorder aux administrations en cause pour faire valoir leur droit de recours, ne soit pas abandonnée à l'appréciation du tribunal, mais que ce délai soit fixé par la Convention. Cela ne veut pas dire qu'on devra en tout cas, user complètement de ce délai. Ce ne doit être qu'un délai maximum, dont la durée serait à fixer d'après les distances.

M. Gerstner relève qu'on ne devrait pas s'en tenir alors seulement à la fixation d'un délai maximum ; mais que, pour garantir les administrations en cause, il faudrait fixer aussi un délai minimum.

M. George partage cette opinion. M. Villa, au contraire, est d'avis qu'on maintienne l'article tel qu'il est.

L'article ne donne pas lieu à d'autres observations, et il est renvoyé à la Commission I.

Art. 51. — « L'administration qui veut exercer son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre toutes les administrations intéressées, avec lesquelles elle n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre les administrations non actionnées.

Le juge doit statuer par un seul et même jugement. Les administrations actionnées ne pourront exercer un recours ultérieur. »

Cet article est mis en discussion avec les articles 52, 53 et 54, ainsi conçus :

Art. 52. — « Il ne sera pas permis d'introduire le recours en garantie dans l'instance relative à la demande principale en indemnité. »

Art. 53. — « Le tribunal du domicile de l'administration contre laquelle le recours s'exerce est exclusivement compétent pour les actions en recours.

Lorsque l'action est intentée contre plusieurs administrations, le tribunal exclusivement compétent est celui du domicile de l'administration la plus rapprochée de la demanderesse. »

Art. 54. — « Sont réservées les conventions particulières que les administrations peuvent, soit d'avance, soit dans chaque cas spécial, contracter entre elles concernant les recours. »

M. George ouvre le débat en faisant observer qu'il lui semblerait plus juste en principe de laisser aux administrations le soin de régler leurs recours comme elles l'entendent. Jusqu'à présent les administrations ont réglé leurs différends entre elles, et elles s'en trouvent bien.

Il propose de renvoyer l'article à la Commission en l'invitant à tenir compte des observations qui ont été présentées.

M. Meyer déclare qu'il regarderait aussi comme plus naturel de laisser aux administrations, comme l'a dit M. George, le soin de régler entre elles les questions de recours. Il admet qu'il continuera à en être ainsi à l'avenir, comme l'article 54 en donne d'ailleurs expressément le droit aux administrations. Mais, sous peine de contenir une lacune, la Convention doit fixer une procédure pour le cas où les recours ne seraient pas réglés de la manière indiquée ci-dessus.

M. George. — Le système admis dans le projet soulève bien des objections. D'après ce système, il n'y aurait que les tribunaux des Etats situés au centre de l'union qui seraient appelés à connaître des recours. Les administrations dont relèvent les stations expéditrices et les stations destinataires auraient à intenter leur action dans le pays de l'administration la plus rapprochée, c'est-à-dire presque toujours dans un Etat limitrophe, et c'est là que serait rendu le jugement, non seulement contre les administrations du pays même, mais encore — s'il y en a plusieurs en cause — contre des administrations qui ont leur domicile dans des pays plus ou moins éloignés. Il n'est guère probable que les administrations y consentent. Si l'on devait sortir du droit commun actuel, l'orateur préférerait un tribunal arbitral international dont les membres seraient nommés par les administrations de chemins de fer, comme il en existe — sans caractère international — pour le commerce, pour la bourse, etc. Il suffirait alors de déterminer en peu de mots, dans la Convention, l'organisation de ce tribunal arbitral, en lui laissant le soin de fixer lui-même les règles de procédure à suivre.

M. Gerstner croit devoir relever que la pensée développée par M. George se trouve déjà exprimée dans le rapport de la délégation allemande concernant le projet de 1878 ; l'institution d'un tribunal international y était déjà prévue. Cette même pensée, bien que sous une forme plus atténuée, est contenue aussi dans le § 11 de la Convention relative à l'institution d'une Commission internationale. On y parlait de l'idée qu'il ne pouvait pas être question d'arbitrage forcé. Bien qu'on fût convaincu que les tribunaux



ordinaires n'étaient pas propres à traiter les recours, on devait néanmoins réserver la faculté de s'adresser à ces tribunaux lorsqu'une entente ne pouvait pas être obtenue autrement. C'est en vue de ces cas probablement peu nombreux qu'ont été introduites les dispositions de l'article 53, tandis que l'article 54 laisse aux administrations pleine liberté de choisir des arbitres.

M. Villa appuie pareillement le projet. On laisse pleine liberté aux administrations de régler à leur gré leurs différends. Si elles n'y parviennent pas, on les renvoie à leur juge naturel, c'est-à-dire au tribunal du domicile de la demanderesse. Mais il est dans la nature même des choses que plusieurs administrations qui ont leur domicile dans d'autres pays, puissent être actionnées au domicile de la première de ces administrations pour les instances dans lesquelles elles sont aussi appelées en cause ; c'est là une chose inévitable.

La délégation italienne ne saurait accepter le tribunal international forcé comme l'entend M. George.

M. Asser partage l'opinion de MM. Gerstner et Villa. Un tribunal international, dans le sens de la proposition de M. George, devrait nécessairement être une autorité siégeant toujours au même lieu. L'idée est belle ; mais elle ne répondrait pas au but si l'on considère l'étendue des pays intéressés. En outre, elle rencontrerait une forte opposition dans plusieurs Etats où l'on estimera que l'institution proposée empiéterait sur la souveraineté des Etats respectifs. L'arbitrage forcé ne serait probablement pas accepté par la législation des Pays-Bas. Ce système, introduit par le Code de commerce français pour les contestations entre associés, mais supprimé dans presque tous les pays (en France par la loi de 1856), constitue une atteinte fâcheuse à la liberté individuelle.

M. Lejeune estime aussi que l'institution d'un tribunal international, comme le propose M. George, n'est pas exécutable. Elle a été admise, dans la mesure du possible, dans l'article 11 du projet concernant la Commission internationale. Il serait très heureux pour nous que cette idée se réalisât ; mais vouloir aller plus loin, ce serait risquer de compromettre le sort de notre œuvre.

M. George, de son côté, estime que les dispositions du projet, et en particulier le deuxième alinéa de l'article 53, sont tellement dangereuses qu'elles peuvent, à elles seules, être un obstacle à l'adoption de la Convention. On devrait biffer cette disposition ; le premier alinéa peut être maintenu, et alors les administrations auront la faculté de s'adresser aux tribunaux ordinaires ou, si elles le préfèrent, au tribunal arbitral.

M. Herich partage l'opinion de M. George en ce qui concerne le tribunal international. Il l'admettrait volontiers dans l'intérêt d'une unification du droit.

M. Villa conteste l'admissibilité de la suppression du dernier alinéa. En revanche, il pense que, pour entrer dans les vues de M. George, on pourrait laisser aux administrations le choix, lorsqu'il y en a plusieurs en cause, de décider au siège de laquelle l'action doit être intentée,

M. Gerstner appuie, comme l'a déjà fait M. Villa, sur ce que l'administration défenderesse est distraite de son juge naturel, c'est-à-dire du juge du domicile de la défenderesse, par les dispositions de l'article 53. On ne peut pas éviter qu'il n'y ait souvent en cause des administrations de divers pays.

La délégation allemande pourrait à la rigueur se rallier à la proposition de M. Villa, de laisser à l'administration demanderesse la faculté de choisir, entre les domiciles des diverses administrations en cause, celui où elle veut que l'action soit intentée ; mais elle ne saurait être d'accord avec lui sur la suppression du deuxième alinéa.

L'institution d'un tribunal international serait certainement une belle chose, mais elle est irréalisable dans les circonstances actuelles. On doit se borner à poser les principes les plus importants qui permettront de régler les recours sans qu'il y ait de conflits.

M. de Seigneux non plus ne comprend pas les craintes que semble inspirer l'adoption du projet. Il ne s'agit pas ici de procès entre les administrations et le public, mais de quelques différends relativement peu nombreux entre administrations.

Après une longue discussion tendant à savoir si l'on doit voter le principe ou renvoyer purement et simplement l'article à la Commission I, les membres de la Conférence se prononcent à l'unanimité pour cette dernière alternative.

Art. 55. — « Sauf dispositions contraires contenues dans la présente Convention, la procédure à suivre sera celle du tribunal compétent.

Lorsqu'il s'agira de constater l'existence, l'étendue ou la réparation d'un dommage, notamment dans les cas prévus par les articles 30, 31, 32, 34, 35, 37, 38, 39, 40, 41 et 47, le juge décidera selon sa libre conviction résultant de l'ensemble des débats, sans qu'il soit soumis à des règles de preuve. »

M. George voudrait qu'on biffât le deuxième alinéa et qu'on s'en rapportât à la législation de chaque pays quant aux prescriptions relatives à l'appréciation des preuves.

La disposition du projet pourrait avoir pour effet, en certains cas, de priver les parties du droit d'appel ou de recours à une juridiction supérieure.

M. Lejeune appuie cette proposition.

MM. Gerstner, Herich et Villa votent le maintien. Il est certain que la disposition dont il s'agit n'aurait pas une grande portée pratique ; mais le principe est bon.

M. Steinbach fait observer que la délégation autrichienne a voté ce paragraphe en 1878, pour faire une concession aux autres Etats, vu qu'il n'existait pas alors, en Autriche, de règles de preuve proprement dites en matière civile. Elle est disposée à voter encore maintenant, dans ce sens, le maintien du paragraphe, si d'autres Etats y attachent de l'importance.

Dans la votation, les délégations des Pays-Bas, de la Belgique, de la France et de la Russie se prononcent pour l'amendement. Les autres délégations votent contre.

L'article est maintenu dans sa teneur actuelle.

Art. 56. — « Les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut par le tribunal compétent en vertu des dispositions de la présente Convention sont exécutoires sur le territoire de tous les Etats signataires de cette Convention, lorsqu'ils sont devenus exécutoires en vertu des lois à appliquer par le juge compétent. Cette disposition ne s'applique pas aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement. »

M. Asser est pleinement d'accord avec le principe sur lequel repose cet

article. Mais il estime qu'il ne doit pas être admis dans sa forme actuelle, puisqu'il pourrait être interprété en ce sens que les jugements seraient exécutoires dans chaque pays sans avoir obtenu l'exequatur de l'autorité compétente dans le pays où l'exécution doit avoir lieu. Il y a des pays dans lesquels un jugement rendu par un tribunal étranger n'est pas exécutoire avant d'avoir été examiné, quant au fond et à la forme, par les tribunaux du pays même et déclaré par ces derniers exécutoire. Dans d'autres Etats, les lois ne prescrivent qu'un examen quant à la forme, en y ajoutant quelques autres conditions qui ne comportent pas la révision du jugement quant au fond. L'orateur ne veut pas admettre que l'exécution doive être précédée d'un examen du jugement quant au fond ; mais il croit qu'on empêcherait l'acceptation de la Convention internationale si l'on ne réservait pas un examen quant à la forme.

A cet effet, il propose de dire :

« Les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut par le tribunal compétent, en vertu des dispositions de la présente Convention, seront, lorsqu'ils sont devenus exécutoires en vertu des lois appliquées par le juge compétent, déclarés exécutoires dans chacun des Etats signataires de cette Convention par l'autorité compétente et suivant les formes établies par la législation de cet Etat, mais sans révision du fond de l'affaire. »

M. Lejeune vote la suppression de l'article, car il faut laisser aux autorités du pays dans lequel le jugement doit être exécuté le droit de rendre exécutoires les jugements rendus par des tribunaux étrangers. Il est d'avis que cet article pourrait soulever de graves objections dans le Parlement, auquel la Convention internationale devra être soumise.

Du reste, il fait observer que, selon lui, la suppression de cet article sera toute naturelle si l'on vient à supprimer le deuxième alinéa de l'article 53.

M. George partage cette opinion et pense qu'on devrait attendre, pour se prononcer, qu'on ait pris une décision à l'égard de l'article 53. Il est d'avis que l'article 56 n'exclut pas l'examen, de la part de l'autorité du pays, des jugements qui doivent être rendus exécutoires.

M. Gerstner considère l'article 56 comme la clef de voûte de toute la Convention. Si on le supprime, une grande partie des dispositions qui ont trait au for, etc., perdent leur signification ; car si l'on réserve un examen de fond dans le pays de la partie qui a été condamnée, les jugements rendus perdraient souvent leur valeur, surtout dans les cas de recours.

On ne doit, par conséquent, pas supprimer l'article. Toutefois, l'orateur estime que les craintes exprimées par M. Asser, qui ne portent pas sur le principe, méritent considération. Il désire donc que la Commission I les examine : la Conférence plénière pourrait et devrait voter sur le principe.

M. George s'élève contre la votation sur le principe avant qu'il ait été pris une décision à l'égard du deuxième alinéa de l'article 53.

M. Villa estime que le maintien de l'article 56 serait nécessaire, même si le deuxième alinéa de l'article 53 était supprimé. Un procès contre plusieurs administrations devra toujours être plaidé en un lieu unique, et le jugement devra, par conséquent, toujours être exécuté dans un autre pays.

L'orateur ne pourrait pas non plus se rallier à la proposition de M. Asser, mais uniquement par la raison qu'il ne la croit pas nécessaire, car il faudra toujours réserver l'examen de forme du jugement à l'autorité du pays où ce jugement doit recevoir son exécution, quand ce ne serait



que pour que cette autorité puisse s'assurer que ce jugement ne contient rien de contraire à l'ordre public ou aux bonnes mœurs.

M. George fait observer que si l'interprétation de M. Villa était la vraie, il n'aurait plus rien à objecter contre l'article 56 ; mais il la croit en contradiction avec le texte proposé.

La discussion se termine par le renvoi de l'article à la Commission I ; on renonce à voter sur le principe, surtout par la raison qu'il importe de se former auparavant une idée claire de la portée de l'amendement de M. Asser et de son opportunité, ainsi que d'examiner les observations de M. Villa.

La Conférence n'a pas procédé à la discussion des articles 32 à 38, qui avait été ajournée. La Commission I aura à examiner la question qu'ils soulèvent.

La première lecture du projet de Convention est ainsi terminée.

M. George fait ensuite la proposition suivante :

« Pour faciliter et assurer l'exécution des présentes Conventions, il sera organisé un office central des transports internationaux chargé :

1° De recevoir les communications de chacun des Etats contractants et de chacune des administrations de chemins de fer intéressées et de les notifier aux autres Etats et administrations ;

2° De recueillir, coordonner et publier les renseignements de toute nature, qui intéressent le service des transports internationaux ;

3° D'émettre, à la demande des parties, un avis ou des décisions sur les litiges qui pourraient s'élever entre les chemins de fer ;

4° D'instruire les demandes en modification des présentes Conventions et, quand il y aura lieu, de proposer aux divers Etats la réunion d'une nouvelle Conférence ;

5° Enfin, de faciliter entre les diverses administrations les relations financières nécessitées par le service des transports internationaux, et le recouvrement des créances restées en souffrance et d'assurer, à ce point de vue, la sécurité des rapports des chemins de fer entre eux.

Un règlement spécial déterminera le siège, la composition et l'organisation de cet office, ainsi que les moyens d'action. »

Cette proposition sera renvoyée à une commission de cinq membres à nommer par M. le Président.

Cette Commission sera également chargée de préavis sur l'institution de la Commission internationale prévue par le projet de 1878.

La séance est levée à midi et quart.

*Le Président,*  
BAVIER.

*Les Secrétaires,*  
FARNER, VOGT.

## 9<sup>e</sup> Séance. — Vendredi 30 Septembre 1881, à 9 heures du matin.

PRÉSIDENCE DE M. LE CONSEILLER FÉDÉRAL S. BAVIER.

M. le Président ouvre la séance en informant la Conférence qu'il a désigné comme membres de la Commission spéciale, qui sera chargée d'examiner la proposition formulée dans la séance d'hier par M. George : MM. Meyer, George, Villa, Perl et Steinbach.

Il propose ensuite que, lorsque la Conférence aura procédé aujourd'hui à la discussion, en premier débat, des dispositions à émettre pour l'exécution de la Convention, la prochaine séance plénière soit ajournée jusqu'au

mardi 4 octobre, afin de laisser aux Commissions le temps de préparer leurs travaux.

Le procès-verbal de la 7<sup>e</sup> séance est approuvé et celui de la 8<sup>e</sup> séance est distribué à MM. les Délégués.

Il est procédé à la première lecture des dispositions pour l'exécution de la Convention.

§ I. — (Voir art. 3 de la Convention).

« Sont exclus du transport :

La poudre à tirer, la poudre coton, les armes chargées, l'argent fulminant, le fulminate de mercure, l'or fulminant, les pièces d'artifice, le papier incandescent, la nitro-glycérine, les picrates, les cokes de natron, la dynamite et tous les articles sujets à l'inflammation spontanée ou à l'explosion, pour autant qu'ils ne sont pas énoncés expressément parmi les objets admis au transport sous certaines conditions.

Les objets désignés dans l'annexe I ne sont admis au transport que s'ils sont présentés dans les conditions y énumérées ; ils doivent, en outre, être accompagnés de lettres de voiture spéciales, ne comprenant pas d'autres objets. »

M. Perl fait observer qu'il devra être tenu compte du nouvel article 3 de la Convention.

M. Gola, se référant au nouveau projet d'annexe I présenté par la délégation allemande, demande s'il ne serait pas préférable de ne fixer cette liste d'une manière définitive qu'après que la Convention aura été adoptée, vu que, dans l'intervalle, de nouvelles modifications peuvent devenir nécessaires.

M. Gerstner ne trouve pas qu'il soit utile de s'écarter de ce qu'on avait décidé de faire. Le projet mentionné par M. Gola a été renvoyé à la Commission II ; cette Commission fera son rapport. Ce projet a été rédigé, autant que possible, en conformité de l'état actuel de la science et des besoins du commerce. Si des modifications sont reconnues utiles, il en peut toujours être tenu compte. Il convient de laisser à la Commission le soin de faire son rapport.

La Conférence est d'accord avec cette manière de voir.

M. Perl demande s'il sera facultatif ou non à quelques Etats, dans le cas d'épizootie par exemple, ou pour d'autres qui leur paraissent fondés, d'étendre l'exclusion à d'autres objets que ceux qui sont indiqués à l'article 1<sup>er</sup>.

Il pense que cette question doit être tranchée dans un sens affirmatif.

M. Herich fait observer que les idées relatives au transport des objets qui ne doivent être admis que conditionnellement ne sont pas partout les mêmes. Il propose la rédaction suivante :

« Si deux ou plusieurs Etats estimaient pouvoir introduire des dispositions moins rigoureuses à l'égard de certains objets admis conditionnellement, cela leur sera loisible. »

M. Gerstner fait observer que la Commission I a traité ces questions dans les propositions qu'elle fera relativement aux articles 2 et 3.

MM. Kolessow et Lejeune demandent le renvoi de la question à la Commission, ce qui est adopté.

§ 2. — (Voir article 6 de la Convention.)

« Sont obligatoires pour les lettres de voiture internationales les formulaires prescrits par l'annexe II. Ces formulaires doivent être imprimés sur

papier blanc pour la petite vitesse (voir le formulaire 1), et sur papier rose foncé pour la grande vitesse (voir le formulaire 2); ils sont certifiés conformes aux prescriptions de la présente Convention par l'apposition du timbre d'un chemin de fer ou d'un groupe de chemins de fer du pays expéditeur.

La lettre de voiture devra être dressée tant pour la partie imprimée que pour la partie écrite, dans la langue officielle des pays à parcourir par le transport, pourvu que ces pays aient tous la même langue officielle; en cas contraire, dans la langue officielle du pays de la station expéditrice avec une traduction allemande ou française.

Les parties du formulaire encadrées des lignes grasses doivent être remplies par les administrations, les autres par l'expéditeur.

Né pourront être réunis dans la même lettre de voiture plusieurs objets, à moins que leur nature ne permette de les charger sans inconvénient avec d'autres marchandises et que rien ne s'y oppose en ce qui concerne les prescriptions fiscales ou de police.

Les marchandises dont le chargement et le déchargement, selon les règlements de chemins de fer en vigueur, sont effectués par l'expéditeur et le destinataire, doivent être accompagnées de lettres de voiture spéciales ne comprenant pas d'autres objets.

Le bureau expéditeur pourra exiger qu'il soit dressé une lettre de voiture spéciale pour chaque wagon complet. »

M. Perl désirerait que là où, dans la formule de lettre de voiture, doivent être inscrites les déclarations de valeur et d'intérêt à la livraison, ainsi que le montant des remboursements, on laissât encore deux lignes afin de pouvoir y indiquer, en deux langues, les sommes. En outre, il devrait être ouvert une seconde colonne pour les rectifications éventuelles des taxes.

M. Durbach fait observer que chaque lettre de voiture est soumise, en France, à un droit de timbre de 70 centimes. Si la Conférence se prononce pour le système du duplicata, il faudra, comme cela a lieu actuellement pour le récépissé, joindre cette pièce à la lettre de voiture, pour éviter le paiement d'un nouveau droit de timbre. Le duplicata devrait aussi, pour être utilisé, pouvoir être détaché de la lettre de voiture.

Ces propositions sont renvoyées à la Commission II.

### § 3. — (Voir article 7 de la Convention.)

« L'expéditeur qui aura remis au transport les marchandises désignées au § 1, alinéa 1, et dans l'annexe I, numéros 1 à 18 <sup>a</sup>, avec une déclaration fausse ou incomplète, ou qui aura négligé de se conformer aux prescriptions de sûreté indiquées dans l'annexe I, numéros 1 à 18 <sup>a</sup>, sera passible d'une amende de 15 francs par kilogramme du poids brut.

Dans tous les autres cas, l'amende prévue par l'article 7 de la Convention pour fausse déclaration du contenu d'une expédition sera du double du prix de transport depuis le point de départ jusqu'au lieu de destination.

Si le poids d'une expédition par wagon complet est supérieur de plus de 3 % au poids déclaré, l'amende est fixée à dix fois la différence du prix de transport; si la surcharge dépasse de plus de 5 % le tonnage du wagon, l'amende totale sera de vingt fois la même différence. »

M. Perl fait observer que cet article subira des changements si l'on modifie l'article 7 de la Convention.



## § 4. — (Voir article 9 de la Convention.)

« Pour la déclaration prévue dans l'article 9, on se servira du formulaire ci-annexé (voir l'annexe III). »

Pas d'observations.

## § 5. — (Voir article 13 de la Convention.)

« Le maximum des remboursements est de 2,000 francs par lettre de voiture. »

Messieurs George et Perl estiment que la rédaction devrait être modifiée dans ce sens qu'il soit facultatif aux administrations d'admettre des remboursements d'une valeur supérieure à 2,000 fr., à la condition toutefois que toutes les administrations qui participeront au transport soient d'accord pour le faire.

M. Asser pense que cela dépendra du sort qu'aura l'article 13 de la Convention.

## § 6. — (Voir article 14 de la Convention.)

« Les délais de livraison ne pourront pas dépasser les délais maxima suivants :

a. Pour la grande vitesse :

1° Délai d'expédition. . . . . 1 jour.

2° Délai de transport, par fraction indivisible de 250  
kilomètres . . . . . 1 jour.

b. Pour la petite vitesse :

1° Délai d'expédition. . . . . 2 jours.

2° Délai de transport, par fraction indivisible de 250  
kilomètres . . . . . 2 jours.

Lorsque les marchandises passent d'un réseau à un réseau voisin, les délais de transport sont calculés sur la distance totale entre le point de départ et le lieu de destination, tandis que les délais d'expédition n'entrent en compte qu'une seule fois, quel que soit le nombre des réseaux différents parcourus.

Les lois et règlements des Etats contractants déterminent dans quelle mesure les administrations de chemins de fer soumises à leur autorité ont la faculté de fixer des délais supplémentaires pour les cas suivants :

1° Les jours de foire ;

2° Les époques de trafic extraordinaire ;

3° Lorsque la marchandise doit traverser un cours d'eau, dont les deux rives ne sont pas reliées par un pont, ou parcourir une ligne de ceinture reliant entre elles les lignes appelées à concourir au transport.

Le délai de livraison prend cours à partir de l'heure de minuit après l'acceptation de la marchandise et de la lettre de voiture. Le délai est observé, lorsque, avant qu'il ne soit expiré, la marchandise est remise ou l'arrivée en est notifiée au destinataire ou à la personne autorisée à la recevoir en conformité des dispositions réglementaires de l'administration chargée de la livraison.

Ces mêmes dispositions réglementaires déterminent les formes dans lesquelles la remise de la lettre d'avis sera constatée.

Les délais de livraison cessent de courir pendant la durée des formalités fiscales ou de police ainsi que pendant toute interruption du trafic empêchant de commencer ou de continuer le transport par voie ferrée et ne résultant pas d'une faute imputable au chemin de fer.

Lorsque le jour qui suit celui de la remise en gare de départ est un dimanche, le délai commence à courir 24 heures plus tard.

De même, lorsque le dernier jour du délai de livraison est un dimanche, le délai n'expire que le jour qui suit immédiatement.

Ces deux exceptions ne sont pas applicables aux marchandises à grande vitesse.

Au cas où l'un des Etats aurait introduit dans sa législation ou inséré dans les règlements homologués des chemins de fer une clause concernant l'interruption du transport des marchandises pendant le dimanche et certains jours fériés, les délais de transport seraient augmentés à proportion. »

M. Riemsdyk voudrait que les délais de livraison fussent fixés en conformité des prescriptions du règlement de service du Verein des chemins de fer allemands, qui admet 225 kilomètres (au lieu de 250) comme unité de distance pour un jour de délai (grande vitesse) et 2 jours (petite vitesse). Il propose le renvoi à la Commission II.

M. Gola voudrait que la fixation des délais fût laissée à chaque Etat. Il serait impossible, en Italie, de faire accepter aux administrations les délais uniformes qui sont proposés ici.

M. Perl n'est pas de cet avis. Il estime que c'est dans le service international qu'on a le plus besoin de délais uniformes. La question a déjà été longuement discutée en 1878 ; on ne saurait s'écarter en principe de ce qui a été décidé à cette époque.

M. Gerstner est pareillement opposé à la proposition de M. Gola. Quant à celle de M. Riemsdyk, elle pourrait être renvoyée à la Commission.

Il propose d'insérer, après le chiffre 3, les mots :

« Pour les lignes secondaires, ainsi que pour celles dont les rails n'ont pas l'écartement normal. »

M. Baum fait remarquer au sujet de cet amendement que la diminution des délais sur les lignes secondaires serait en contradiction avec la législation française qui n'admet pas de différence, quant aux délais, en faveur de ces lignes. Les tarifs des chemins français prévoient seulement des délais prolongés pour certaines séries de marchandises et sur des sections déterminées. À cela, M. Gerstner fait observer qu'il propose simplement d'admettre facultativement une augmentation de délai pour les lignes secondaires, mais non de la prescrire.

M. George voudrait qu'on soumit aussi à la Commission la question de savoir s'il sera permis aux administrations de stipuler dans leurs tarifs spéciaux communs une augmentation de délai comme condition de la réduction du prix de transport.

M. Durbach fait observer qu'il y a des administrations auxquelles il ne convient pas de laisser circuler leurs wagons sur un autre réseau, ce qui entraîne nécessairement un transbordement des marchandises. Il conviendrait d'accorder, là aussi, des délais supplémentaires.

M. Rutz voudrait enfin qu'on intercalât, à la suite de l'article 6, une disposition pour le cas où il serait adopté un formulaire concernant les changements de disposition de la marchandise. Il estime qu'un formulaire de ce genre est pour ainsi dire indispensable, en raison de l'importance qui s'attache en général à ces modifications des ordres donnés par l'expéditeur.

M. Gola demande encore qu'il soit voté sur sa proposition, car il y

attache une grande importance ; M. Lejeune fait la même demande concernant l'amendement de M. George.

Les diverses propositions (Riemsdyk, Gola, Gerstner, George et Durbach) sont renvoyées à la Commission II.

§ 7. — (Voir art. 32 de la Convention.)

« Une tolérance de 2 0/0 du poids est accordée pour déchet de route sur le poids des marchandises liquides ou remises à l'état humide, et sur le poids des marchandises sèches désignées ci-après :

Bois de teinture râpés et moulus.

Ecorces.

Racines.

Bois de réglisse.

Tabac haché.

Graisses.

Savons et huiles fermes.

Fruits frais.

Feuilles de tabac fraîches.

Laine.

Peaux.

Fourrures.

Cuir.

Fruits séchés ou cuits.

Tendons d'animaux.

Cornes et onglons.

Os (entiers et moulus).

Poissons séchés.

Houblon.

Mastic frais.

Pour toutes les autres marchandises sèches de l'espèce désignée à l'article 32 de la Convention, cette tolérance est réduite à 1 0/0. »

M. Gola désirerait qu'à la suite des mots « marchandises sèches » on ajoutât « et autres marchandises analogues ».

Renvoyé à la Commission II.

§ 8. — (Voir art. 32 de la Convention.)

« La valeur représentant l'intérêt à la livraison devra être inscrite en toutes lettres, à la place réservée à cet effet sur la lettre de voiture.

Dans ce cas, il est permis de percevoir une taxe supplémentaire qui ne pourra dépasser, par fraction indivisible de 200 kilomètres, cinq pour mille de la somme déclarée.

La taxe minimum est de cinquante centimes. »

Renvoyé à la Commission II pour être mis en concordance avec le nouvel article 38.

§ 9. — (Voir art. 42 de la Convention.)

« A défaut de conventions spéciales, les délais de livraison, déterminés par le § 6 du présent règlement, seront partagés entre les différents chemins qui auront pris part au transport de la matière suivante :

1° Entre deux chemins de fer voisins :

a. Le délai d'expédition, en deux parties égales ;



b. Le délai de transport, en raison des distances d'application parcourues sur chacun des deux chemins de fer.

2<sup>o</sup> Entre trois chemins de fer ou plus :

a. Le premier et le dernier reçoivent d'abord chacun douze heures du délai d'expédition pour la petite vitesse et six heures pour la grande vitesse.

b. Le reste du délai d'expédition et un tiers du délai de transport sont partagés par parts égales entre les chemins de fer parcourus.

c. Les deux autres tiers du délai de transport sont partagés en raison des distances d'application parcourues sur chacun de ces chemins de fer.

Les délais supplémentaires, auxquels un chemin de fer aurait droit, en vertu des dispositions spéciales de son règlement d'exploitation, seront attribués à ce chemin de fer.

L'intervalle entre le moment où la marchandise est remise au premier chemin de fer, et celui auquel le délai commence à courir, reste exclusivement à la disposition de ce chemin de fer.

Le partage dont il est question ci-dessus n'est pas pris en considération, si le délai de livraison total est observé. »

M. Gola fait observer que la rédaction définitive de cet article dépendra du sort qu'aura l'article 6.

§ 10. — « Dans ceux des Etats contractants, qui n'ont pas le franc pour unité monétaire, les sommes exprimées en francs, dans les dispositions du présent règlement, seront remplacées par les monnaies en usage dans ces Etats. »

Renvoyé à la Commission II pour mettre le texte français d'accord avec le texte allemand.

Aucune autre observation n'est présentée.

La séance est levée à onze heures et demie.

*Le Président,*  
BAVIER.

*Les Secrétaires,*  
FARNER.  
VOGT.

#### 10<sup>e</sup> séance. — Mardi 4 Octobre 1881, à 9 heures du matin.

PRÉSIDENCE DE M. LE CONSEILLER FÉDÉRAL S. BAVIER.

Sont présents tous les membres de la Conférence, à l'exception de MM. Leibfried, Villa et de Seigneux.

Le procès-verbal de la huitième séance est approuvé et celui de la séance du 30 septembre est distribué à MM. les Délégués.

M. Gerstner informe l'assemblée que M. Asser a été désigné comme rapporteur en langue française de la Commission I, en remplacement de M. de Seigneux, empêché.

M. Perl, en sa qualité de Président de la Commission II, annonce que M. Baum a été chargé de présenter le rapport de la Commission II.

Il ajoute que MM. Durbach et von Lange ont aussi pris part aux travaux de la Commission II.

Il est pris note de ces communications.

La Commission I a fait imprimer la nouvelle rédaction qu'elle propose pour les articles 1 à 13 de la Convention et l'a fait distribuer aux membres de la Commission.

M. le Président ouvre la discussion sur ces propositions.

## Article premier.

## Projet de 1878.

« La présente convention internationale s'applique à tous les transports de marchandises qui sont exécutés par chemin de fer, du territoire de l'un des Etats contractants dans le territoire d'un autre, sur la base d'une lettre de voiture directe.

Les dispositions à prendre, d'accord entre les Etats contractants, pour l'exécution de la présente convention, auront la même valeur que la convention elle-même. »

## Projet de la Commission I.

« La présente convention internationale s'applique à tous les transports de marchandises, qui sont exécutés, sur la base d'une lettre de voiture directe, du territoire de l'un des Etats contractants dans le territoire d'un autre, par les lignes de chemin de fer qui seront désignées à cet effet par chacun des Etats comme remplissant les conditions nécessaires pour le service international.

Les dispositions à prendre, d'accord entre les Etats contractants, pour l'exécution de la présente convention, auront la même valeur que la convention elle-même. »

M. Asser donne lecture du rapport de la Commission I, ainsi conçu :

« La Commission propose de faire décider par chacun des Etats contractants, pour son territoire, la question de savoir quelles sont les lignes qui se prêtent à l'exécution du transport international et auxquelles, par conséquent, la Convention sera applicable, attendu qu'à cet égard, chaque Etat est le meilleur juge de ce qui concerne ses propres chemins de fer.

Un des membres de la Commission, se séparant sur ce point de ses collègues, était d'avis qu'il eût mieux valu conserver l'article du projet, en y ajoutant seulement une clause qui donnât le droit à chaque Etat de désigner les chemins de fer qui, à cause de leur caractère purement local, ne sembleraient pas se prêter à l'application de la Convention, sans vouloir toutefois exclure en principe les chemins de fer dits secondaires qui n'ont pas ce caractère purement local.

Les formalités et les délais qui doivent être observés pour la désignation des chemins de fer feront l'objet d'une entente ultérieure.

La Commission était unanime à reconnaître qu'il ne sera pas loisible d'exécuter un transport international sur la base d'une lettre de voiture directe sous le régime d'un autre droit que celui de la Convention ; que pour ces transports, la lettre de voiture, dont le formulaire est mentionné à l'article 6, est obligatoire ; que, toutefois, si l'expéditeur le préfère, rien ne s'oppose à l'exécution d'un transport sur la base de plusieurs lettres de voiture, de frontière à frontière, auquel cas le droit interne de chaque Etat est applicable à l'envoi.

Il ne sera pas défendu, d'après l'avis de la Commission, que les Etats passent, entre eux, des conventions spéciales, à l'effet de permettre, pour leur territoire, le transport de marchandises qui, d'après l'article 3, sont exclues du transport international ou n'y sont admises que sous certaines conditions. »

Ce rapport est conforme à celui dont M. Gerstner a donné lecture en allemand.

M. Perl fait observer qu'il ne peut être question de transport international pour les expéditions de frontière à frontière ; ces transports, en leur

qualité d'internes, sont soumis aux lois et règlements de chaque Etat. C'est ce que l'orateur tient surtout à faire ressortir.

M. Gerstner répond que le rapport de la Commission lève tout doute à cet égard. Il ajoute, toutefois, au nom de la délégation allemande, qu'on ne saurait juger de la portée de l'article premier, tel qu'il est proposé par la Commission I, avant d'avoir mieux précisé les termes et autres modalités à observer pour effectuer les additions ou les suppressions dont il s'agit. Cela rentrant complètement dans les attributions de la Commission III, il propose, avant qu'on aborde la discussion de l'article premier, de renvoyer cet article dans le sens sus-indiqué à la Commission III.

M. George fait observer qu'un renvoi à la Commission III ne semble pas nécessaire.

M. Gerstner réplique qu'il n'a proposé ce renvoi que pour ce qui a trait à la fixation des termes et modalités. L'article serait une *lex imperfecta* si l'on n'y ajoutait pas de prescriptions détaillées.

M. Lejeune appuie le renvoi à la Commission III. Les Etats doivent savoir sous quelles conditions ils auront à donner leur adhésion à la participation de leurs chemins de fer au service international ; la garantie des Etats intéressés lui paraît être le corollaire de l'indication faite par eux des chemins de fer qu'ils croiront pouvoir participer au transport international.

M. Herich trouve que le texte allemand et le texte français ne concordent pas et qu'ils ne sont pas assez précis, attendu qu'on ne peut pas dire que les lignes de chemin de fer remplissent les conditions nécessaires pour le service international, puisque cela ne dépend pas de l'Etat dans lequel se trouvent ces lignes. Ce n'est là, du reste, qu'une observation de rédaction dont il prie la Commission I de bien vouloir prendre note.

M. Lejeune désire qu'on définisse mieux ce qu'on entend par les mots « conditions nécessaires pour le service international ». Selon lui, on doit entendre tant les conditions techniques que les conditions financières.

M. Asser ne se rangera pas à cet avis quand la Conférence procédera à la discussion détaillée de l'article premier. Mais il ne convient pas d'entrer dans les détails avant de savoir ce que proposera la Commission III.

Après que M. Perl a parlé pour le maintien de la rédaction actuelle de l'article comme juste et suffisante, tandis que M. Gerstner s'est joint à M. Asser pour que la discussion soit ajournée, il est décidé de réserver la discussion de l'article premier jusqu'à ce que la Commission III ait présenté ses propositions.

## Art. 2.

### Projet de 1878.

« Les dispositions de la présente convention ne sont pas applicables au transport des objets suivants :

1° Or et argent en lingots, platine, valeur monnayée ou en papier, papiers importants, pierres précieuses, perles fines, bijoux et autres objets précieux.

2° Tableaux et autres objets d'art ;

3° Les transports funèbres ;

4° Les objets qui, par leur dimension, leur poids, ou leur condition-

### Projet de la Commission I.

« Les dispositions de la présente convention ne sont pas applicables au transport des objets suivants :

1° Les objets dont le monopole est réservé à l'administration des postes, ne fût-ce que dans l'un des territoires à parcourir ;

2° Les objets qui seraient transportés en vertu de conventions postales ;

3° Les objets qui, par leur dimension, leur poids ou leur conditionne-



nement, ne se prêteraient pas au transport, en raison du matériel et des aménagements, même d'un seul des chemins de fer qui concourent au transport;

5° Les objets dont le transport est réservé au monopole de l'administration des postes, ou qui sont exclus du transport dans l'un des territoires à parcourir.

« Dans les dispositions à émettre pour l'exécution de la présente convention seront désignés les objets qui, en raison de la sûreté et de l'ordre publics, ou dans l'intérêt d'une bonne exploitation, sont également exclus du transport international dans tous les Etats contractants, ainsi que ceux qui, par les mêmes motifs, ne seront admis que sous certaines conditions. »

ment ne se prêteraient pas au transport, à raison du matériel et des aménagements, même d'un seul des chemins de fer dont le concours est nécessaire pour l'exécution du transport;

4° Les objets dont le transport serait interdit, par mesure d'ordre public, sur le territoire de l'un des Etats à traverser.

« Les dispositions à émettre pour l'exécution de la présente convention désigneront les objets qui, à raison de leur grande valeur, de leur nature ou des dangers qu'ils présenteraient pour la régularité et la sécurité de l'exploitation, seront exclus du transport international réglé par la présente convention, ou n'y seront admis que sous certaines conditions. »

Sur la proposition de M. Gerstner, les articles 2 et 3 sont, vu leur connexité, discutés ensemble.

M. Asser donne lecture du rapport français de la Commission I, ainsi conçu :

« Conformément aux propositions faites en séance plénière, la Commission propose de supprimer les paragraphes 1, 2 et 3 de l'article 2 du projet de 1878 et de renvoyer aux dispositions à émettre la désignation des objets exclus du transport ou admis conditionnellement, tandis que dans cet article on a énoncé les principes généraux qui formaient la base des nos 1 à 3 supprimés, en y ajoutant celle des principes de l'ancien n° 3.

Les numéros 4 et 5 du projet de 1878 sont passés dans les numéros 1, 3 et 5 du projet de la Commission. Le n° 2 a été ajouté pour éviter tout malentendu, conformément à la proposition de M. Asser (deuxième séance, page 10 du procès-verbal).

Quant au rapport entre les dispositions de l'article 2, n° 5, et de l'art. 3 de la Convention, on est parti de ce principe que l'autonomie de chaque Etat doit être garantie à l'égard de tout ce qui concerne l'intérêt général de l'Etat, spécialement en ce qui concerne les mesures sanitaires, les mesures de police, les défenses d'importation et d'exportation, les mesures financières ou économiques, etc. — D'un autre côté, ce qui concerne les motifs d'exclusion mentionnés dans l'article 2, et notamment quand il s'agit de l'ordre et de la sécurité de l'exploitation, les Etats s'engagent à dresser des prescriptions communes, indépendantes des dispositions valant pour chaque Etat. »

M. Gerstner répète le rapport en langue allemande.

M. Kilényi estime que le deuxième alinéa de l'article 2 est superflu. Il ne peut y avoir de doute que les objets transportés par la poste ne sont pas soumis au droit des chemins de fer. Il propose de supprimer l'alinéa, car il ne contribue nullement à rendre le sens du paragraphe plus clair; il prêterait plutôt à une confusion.

M. Gerstner répond que sous chiffre 1 sont compris les objets tels que

les lettres et les journaux qui rentrent dans le monopole des postes, et qui, par conséquent, ne peuvent pas être expédiés par des particuliers.

Les objets auxquels se rapporte le chiffre 2 sont ceux que l'administration des postes peut expédier par l'entremise des chemins de fer. Or, comme il n'est pas besoin pour cela d'une lettre de voiture, ces objets ne rentrent pas dans le service international. La délégation allemande est par conséquent de l'avis de M. Kilényi, qu'on pourrait biffer le chiffre 2.

M. Asser eût préféré le maintien du chiffre 2. Selon lui, ce chiffre n'est pas en tout cas sans valeur pratique. Cependant, si l'on est d'accord que la disposition de ce chiffre s'entend sans qu'elle soit expressément mentionnée, M. Asser ne s'oppose pas à la suppression.

Puis, le chiffre 2 de l'article 2 est supprimé, et les articles 2 et 3 sont adoptés, quant au reste, conformément à la rédaction proposée par la Commission I.

#### Art. 4.

##### Projet de 1878.

« Les conditions spéciales insérées dans les tarifs communs des chemins de fer reliés entre eux par des services directs et, à défaut de tarifs communs, celles stipulées dans les tarifs respectifs de chaque administration, de même que les conditions convenues d'avance entre les expéditeurs et les administrations, seront valables en tant qu'elles ne seront pas en contradiction avec la présente convention, ni avec les dispositions à émettre pour son exécution. »

##### Projet de la Commission I.

« Il est loisible aux chemins de fer de constituer entre eux des associations ou unions en vue des transports internationaux.

« Toutefois, les conditions des tarifs communs de ces associations ou unions, de même que celles contenues dans les tarifs particuliers de chaque chemin de fer ne seront valables, en ce qui concerne les transports internationaux, qu'autant qu'elles ne seront pas contraires à la présente convention ou aux dispositions à émettre; sinon, elles seront considérées comme nulles et non avenues. »

M. Asser donne lecture, en langue française, du rapport de la Commission I, qui a été lu en langue allemande par M. Gerstner :

« Par la nouvelle rédaction de l'article 4, on croit exprimer d'une manière plus claire l'idée contenue dans l'article 4. On a voulu écarter l'interprétation erronée d'après laquelle les règlements des unions auraient toujours la préférence sur les tarifs particuliers, attendu que la décision à cet égard appartient en premier lieu à l'expéditeur et dépend subsidiairement du mode d'expédition choisi par le chemin de fer (voir art. 6, lettre 7).

« La Commission a considéré comme tout à fait superflu d'exprimer que le principe contenu dans l'article 2 est également applicable aux conditions de transport à l'égard desquelles les expéditeurs pourront valablement s'entendre avec les chemins de fer (voir art. 31, n<sup>os</sup> 2 et 3). On a supprimé la mention spéciale de ces arrangements pour ne pas donner lieu à une interprétation, d'après laquelle il s'agirait d'une autorisation de traités particuliers dans le sens de l'art. 11, alinéa 1. »

L'art. 4 est adopté sans autre observation.

## Art. 5.

## Projet de 1878.

« Les administrations des chemins de fer compris dans le territoire des Etats signataires de la présente convention sont tenus d'effectuer les transports internationaux mentionnés dans l'art. 1<sup>er</sup>, pourvu que l'expéditeur se conforme aux prescriptions de la Convention, — que les moyens de transport réguliers suffisent pour effectuer l'expédition, — et sauf les cas de force majeure.

« Les administrations de chemins de fer ne seront tenues d'accepter les expéditions que pour autant que le transport pourra être effectué immédiatement. Les dispositions particulières en vigueur pour la gare d'expédition détermineront si cette gare sera tenue de prendre provisoirement en dépôt les marchandises dont le transport ne pourrait pas s'effectuer immédiatement.

« Les expéditions s'effectueront au transport par le chemin de fer, sans exception, à moins qu'il n'y ait un motif valable basé sur l'organisation particulière du chemin de fer, la distribution des transports, ou l'intérêt public.

« Toute contravention aux dispositions de cet article pourra donner lieu à une action en réparation du préjudice causé. »

MM. Gerstner et Asser font seulement observer, au nom de la Commission I, que le commencement de cet article a dû être modifié d'après les changements apportés à l'article 1<sup>er</sup>. Les autres modifications ne concernent que la rédaction.

Cet article est adopté ; il est pris note d'une observation de M. Kilényi, qui aurait voulu qu'on ne l'adoptât que sous réserve de la rédaction définitive que recevra l'art. 1<sup>er</sup>.

## Projet de la Commission I.

« Tout chemin de fer désigné, comme il est dit à l'article 1<sup>er</sup>, est tenu d'effectuer, en se conformant aux clauses et conditions de la présente convention et des dispositions à émettre, tout envoi de marchandises constituant un transport international, pourvu :

- 1<sup>o</sup> Que l'expéditeur se conforme aux prescriptions de la convention et des dispositions à émettre ;
- 2<sup>o</sup> Que le transport soit possible, eu égard aux moyens ordinaires d'exploitation ;
- 3<sup>o</sup> Que des circonstances de force majeure ne s'opposent pas au transport.

« Les chemins de fer ne sont tenus d'accepter les expéditions qu'autant que le transport pourra être effectué immédiatement. Les dispositions particulières en vigueur pour la gare d'expédition détermineront si cette gare sera tenue de prendre provisoirement en dépôt les marchandises dont le transport ne pourrait pas s'effectuer immédiatement.

« Les expéditions s'effectueront dans l'ordre de leur acceptation au transport, à moins que le chemin de fer ne puisse faire valoir un motif suffisant, fondé sur les nécessités du service ou sur l'intérêt public.

« Toute contravention aux dispositions de cet article pourra donner lieu à une action en réparation du préjudice causé. »

## Art. 6.

## Projet de 1878.

« Toute expédition internationale (voir art. 1<sup>er</sup>) doit être accompagnée d'une lettre de voiture, qui contiendra les mentions suivantes :

## Projet de la Commission I.

« Toute expédition internationale (voir art. 1<sup>er</sup>) doit être accompagnée d'une lettre de voiture, qui contiendra les mentions suivantes :



- a. Le lieu et la date où la lettre de voiture a été créée.
- b. La désignation de la gare et de l'administration expéditrice.
- c. La désignation de la station de destination, le nom et le domicile du destinataire ainsi que, le cas échéant, la mention que la marchandise doit être tenue à la disposition de l'expéditeur à la station destinataire (station restante).
- d. La désignation du contenu de l'envoi, l'indication du poids ou un renseignement remplaçant cette indication conformément aux dispositions spéciales du chemin de fer expéditeur, en outre, pour les marchandises par colis, le nombre, la description de l'emballage, les marques et numéros des colis.
- e. La déclaration éventuelle de la valeur pour la responsabilité limitée du chemin de fer (voir art. 35).
- f. La déclaration éventuelle de la somme représentant l'intérêt à la livraison (voir art. 38).
- g. La mention de l'expédition en grande ou en petite vitesse.
- h. L'énumération détaillée des papiers d'accompagnement requis par les douanes, octrois et autorités de police, ainsi que l'indication éventuelle d'un intermédiaire.
- i. La mention de l'expédition en port payé, s'il y a lieu.
- k. Le remboursement grevant la marchandise.
- l. La mention de la voie à suivre.

A défaut de cette indication, le chemin de fer doit choisir la voie qui lui paraît la plus avantageuse pour l'expéditeur. Le chemin de fer n'est responsable des conséquences résultant de ce choix que s'il y a eu faute grave de sa part.

- m. Le nom de l'expéditeur, constaté par sa signature écrite ou imprimée, ou par son timbre, et l'indication de son adresse.

- a. Le lieu et la date où la lettre de voiture a été créée.
- b. La désignation de la gare d'expédition et de l'administration expéditrice.
- c. La désignation de la gare de destination, le nom et le domicile du destinataire, ainsi que, le cas échéant, la mention que la marchandise est livrable en gare (station restante).
- d. La désignation du contenu de l'envoi, l'indication du poids ou un renseignement remplaçant cette indication conformément aux dispositions spéciales du chemin de fer expéditeur; en outre, pour les marchandises par colis, le nombre, la description de l'emballage, les marques et numéros des colis.
- e. La demande faite par l'expéditeur de l'application de tarifs spéciaux aux conditions autorisées à l'art. 35.
- f. La déclaration, s'il y a lieu, de la somme représentant l'intérêt à la livraison (voir art. 38 et 40).
- g. La mention de l'expédition en grande ou en petite vitesse.
- h. L'énumération détaillée des papiers d'accompagnement requis par les douanes, octrois et autorités de police.
- i. La mention de l'expédition en port payé, s'il y a lieu, et pour le cas où le chemin de fer n'aurait pu déterminer le montant dû (voir art. 11), l'indication de la somme payée.
- k. Le remboursement grevant la marchandise et les débours qui auraient été acceptés par le chemin de fer (voir art. 13).
- l. La mention de la voie à suivre.

A défaut de cette indication, le chemin de fer doit choisir la voie qui lui paraît la plus avantageuse pour l'expéditeur. Le chemin de fer n'est responsable des conséquences résultant de ce choix que s'il y a eu faute grave de sa part.

- m. Le nom ou la raison commerciale de l'expéditeur, constaté par sa signature, ainsi que l'indication de son adresse. La

Les prescriptions de détail concernant la rédaction et le contenu des lettres de voiture, et notamment le formulaire à appliquer, sont renvoyées aux dispositions à émettre pour l'exécution de la présente Convention.

Ne seront admises, ni l'insertion de déclarations ultérieures dans la lettre de voiture, ni la rédaction d'autres documents concernant le contrat de transport, ni l'adjonction d'autres pièces, à moins qu'elles ne soient déclarées admissibles par la présente convention ou les dispositions à émettre pour son exécution. »

signature pourra être imprimée ou remplacée par le timbre de l'expéditeur, si les lois ou règlements du lieu de l'expédition le permettent.

Les prescriptions de détail concernant la rédaction et le contenu de la lettre de voiture, et notamment le formulaire à appliquer, sont renvoyées aux dispositions à émettre.

Il est interdit d'insérer dans la lettre de voiture d'autres déclarations, de remplacer cette lettre par d'autres pièces ou d'y ajouter d'autres documents que ceux autorisés par la présente convention ou les dispositions à émettre.

Toutefois, lorsque les lois et règlements du lieu de l'expédition l'ordonneront, le chemin de fer pourra exiger de l'expéditeur, en outre de la lettre de voiture, une pièce destinée à rester entre les mains de l'administration pour lui servir de preuve du contrat de transport. »

Le rapport de la Commission I concernant cet article, est lu par MM. Gerstner et Asser. Il est conçu comme suit :

« Litt. *e* est mis en rapport avec la modification de l'art. 35.

Litt. *h* est mis en rapport avec la modification de l'art. 10.

Litt. *i* contient une amplification d'après la proposition de la délégation russe (voir procès-verbal de la 3<sup>e</sup> séance).

Litt. *m* a été modifiée d'après la proposition de MM. Villa et Asser (voir procès-verbal de la 2<sup>e</sup> séance).

Par les deux derniers alinéas nouveaux, la Commission a satisfait aux désirs exprimés par la délégation française (M. George).

Les autres modifications concernent la rédaction. »

M. Baum, rapporteur de la Commission II, déclare, qu'après examen de la proposition de M. Riemsdyk ainsi conçue (page 15 du procès-verbal de la 2<sup>e</sup> séance) :

« Insérer après l'avant-dernier alinéa de l'article 6, les trois derniers alinéas de l'art. 2 des dispositions exécutoires. »

La Commission II, considérant que les trois derniers alinéas de l'art. 2 des Dispositions à émettre, se réfèrent à des prescriptions qui, par leur nature, doivent plutôt figurer dans les dispositions à émettre, a été d'avis de rejeter la proposition de M. Riemsdyk.

M. Baum fait observer, en outre, que dans le § *d* de l'art. 6 du texte français, il serait préférable de remplacer les mots « du contenu de l'envoi » par ceux-ci : « de la nature de la marchandise. » Cette observation ne soulève aucune objection. La modification est adoptée ; elle ne donne lieu à aucun changement du texte allemand.

M. von Lange ne croit pas que l'addition proposée, sous lettre *i*, par la Commission I, soit utile, ni qu'elle soit convenable au point de vue juridique ou pratique. Il propose de maintenir, sur ce point, l'ancienne rédaction de 1878.

M. Perl répond que cette addition n'est pas due à la Commission ; mais qu'elle a été votée en séance plénière lors de la première lecture du projet de Convention (voir procès-verbal, page 14).

M. von Lange réplique qu'il n'aurait rien eu à objecter contre la rédaction qui a été adoptée, dans la deuxième séance, sur la proposition de M. Perl ; mais que la rédaction actuelle contient tout autre chose, et que c'est cette proposition nouvelle qu'il combat.

M. Perl ne verrait pas d'inconvénient à ce qu'on revînt à la rédaction adoptée le 22 septembre et à ce qu'on renvoyât dans ce sens l'article à la Commission II.

La Conférence se range à cet avis. M. Lejeune voudrait qu'on renvoyât l'article entier à la Commission. Le dernier alinéa, en particulier, lui paraît avoir une certaine connexité avec le droit de disposition de l'expéditeur sur la marchandise en cours de route, et se rattacherait par là à l'art. 15, de sorte qu'on ne saurait guère le traiter avant d'avoir discuté l'art. 15.

M. George fait observer que l'alinéa dont il s'agit n'a aucun rapport avec le droit de disposition. On entend seulement réserver à chacun des Etats la faculté d'exiger de l'expéditeur, quand il le jugera convenable, un titre sur lequel les administrations puissent se fonder en cas de réclamation, titre qui n'a rien de commun avec le récépissé.

M. Gerstner se prononce dans le même sens.

Il va sans dire, du reste, que les décisions actuelles sont prises, sous réserve des modifications ultérieures à intervenir lors de la discussion des autres articles du projet.

L'art. 6 est adopté, sauf la lettre *i* qui est renvoyée à la Commission.

#### Art. 7.

##### Projet de 1878.

« L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations contenues dans la lettre de voiture ; il supporte toutes les conséquences résultant de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes.

Les administrations de chemins de fer ont le droit de vérifier toujours, et notamment dans les cas prévus au troisième alinéa de l'article 10, le contenu des colis. Cette vérification sera faite conformément aux dispositions légales du territoire où la vérification aura lieu et, s'il est possible, en présence de l'ayant-droit.

Les dispositions légales de chaque Etat régleront également ce qui concerne le droit et l'obligation de constater et de contrôler le poids de la marchandise.

Les dispositions à émettre pour l'exécution de la présente convention fixeront la somme qui, en cas de

##### Projet de la Commission I.

« L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations contenues dans la lettre de voiture ; il supporte toutes les conséquences résultant de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes.

Le chemin de fer a le droit de vérifier toujours si le contenu des colis répond aux énonciations de la lettre de voiture. La vérification sera faite conformément aux lois et règlements du territoire où elle aura lieu, l'expéditeur présent ou dûment appelé.

Les lois et règlements de chaque Etat régleront également ce qui concerne le droit et l'obligation de constater et de contrôler le poids de la marchandise.

Les dispositions à émettre fixeront la surtaxe qui, en cas de fausse déclaration du contenu, ainsi qu'en cas de surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur et dont il n'aura pas



fausse déclaration du contenu ou d'indication d'un poids inférieur au poids véritable, ainsi qu'en cas de surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur, devra être payé au profit du chemin de fer qui aura découvert l'irrégularité; sans préjudice, s'il y a lieu, du paiement complémentaire de la différence des frais et de toute indemnité pour le dommage qui en résulterait, ainsi que de la peine encourue en vertu des dispositions pénales ou des règlements de police. »

demandé le pesage, devra être payée aux chemins de fer ayant pris part au transport; sans préjudice, s'il y a lieu, du paiement complémentaire de la différence des frais et de toute indemnité pour le dommage qui en résulterait, ainsi que de la peine encourue en vertu des dispositions pénales ou des règlements de police. »

MM. Gerstner et Asser rapportent au nom de la Commission I.

(2<sup>e</sup> alinéa). La suppression du renvoi à l'article 10 est la conséquence nécessaire de la modification qui sera proposée par l'art. 10 lui-même.

La dernière partie de cet alinéa a été modifiée conformément à la résolution de la Conférence, qui, dans sa troisième séance (procès-verbal, page 17, etc.), a adopté l'amendement de Messieurs de Seigneux et George. Seulement nous avons cru pouvoir supprimer à la fin les mots : suivant les lois du pays, puisqu'il est déjà dit dans cet alinéa que la vérification sera faite conformément aux lois et règlements du territoire où la vérification a lieu. Nous proposons encore la substitution de l'expression l'expéditeur à celle de l'ayant-droit, puis qu'en ce cas l'expéditeur est le principal intéressé.

(4<sup>e</sup> alinéa). La modification de cet article étant proposée par la Commission II, nous prenons la liberté de renvoyer au rapport qui sera présenté par cette Commission.

M. Baum, au nom de la Commission II, donne son avis sur la proposition de M. Perl (page 17 du procès-verbal de la 3<sup>e</sup> séance) qui est formulée comme il suit : Art. 7, § 4, ajouter après les mots : « ou indication d'un poids inférieur au poids véritable », la mention suivante : « dans le cas où l'expéditeur, en remettant la marchandise, a donné une indication de poids détaillée. »

La Commission II sous la réserve du maintien de l'amende fixée dans le § 4 de l'article 7 par la Commission I chargée d'examiner cette question, propose de modifier comme suit l'amendement de M. Perl et de dire : « Dans le cas où l'expéditeur n'a pas demandé le pesage par le chemin de fer. » La nouvelle rédaction ne s'applique pas aux chargements complets manutentionnés par l'expéditeur.

La Commission II a subsidiairement discuté si, au point de vue technique, il était admissible de frapper toujours d'une amende une indication inexacte du poids. Elle s'est prononcée pour la négative :

Dans certains pays, le pesage est obligatoire pour le chemin de fer; le cas prévu par le § 4 y est donc inutile.

En outre, il est certains produits expédiés en chargement de wagons pour lesquels il y a impossibilité pour l'expéditeur d'indiquer les poids exacts : transports de troncs d'arbres, bois, plâtres, houilles, etc.; il serait injuste d'infliger une amende dans de pareils cas.

M. Gola se prononce pour le maintien de l'alinéa 4 de l'ancien projet. Il ne saurait admettre qu'on puisse renoncer à l'amende (surtaxe) quand il y

a eu fausse déclaration de poids, parce qu'il peut arriver que (comme, par exemple, en cas d'affluence extraordinaire d'expéditions) les chemins de fer soient presque obligés de s'en remettre à la déclaration de l'expéditeur, et il est pourtant juste qu'ils aient une garantie quant à l'exactitude de cette déclaration. Si l'expéditeur n'est pas en mesure de déclarer le poids, il n'a qu'à demander dans la lettre de voiture que ce poids soit constaté par le chemin de fer. L'impossibilité de déclarer le poids en certains cas n'est donc pas une raison suffisante pour supprimer toujours la surtaxe qu'entraîne la fausse déclaration.

M. Gola propose donc que l'article soit renvoyé dans ce sens à la Commission.

M. Gerstner, contrairement à la proposition de la Commission II et à celle de M. Gola, demande la votation immédiate. La Commission I n'a formulé sa proposition qu'après avoir été informée des intentions de la Commission II. Elle est donc partie de l'idée qu'on ne réclamerait de surtaxe qu'en ce qui concerne la déclaration inexacte du contenu ou de la surcharge du wagon ; une disposition moins rigoureuse régit ce dernier cas.

Messieurs Perl et Vischer se rallieraient aux propositions de la Commission I, car il n'existe au fond pas de divergences.

M. George fait remarquer que la France y adhérerait aussi, d'autant plus qu'elle n'est pas directement intéressée à la question, puisque en France le pesage en gare est obligatoire.

M. Kilényi s'élève contre la proposition de la Commission I. Il fait observer qu'il faut distinguer entre la fausse déclaration de la nature de la marchandise et la surcharge du wagon. La surcharge peut être effective sans qu'il y ait eu mauvaise foi ; c'est là ce qui permettrait de ne la frapper que d'une surtaxe. Il n'en est pas de même dans le cas de fausse déclaration ; elle est presque toujours faite avec une intention dolosive, et peut entraîner de grands dangers pour la sécurité du trafic, comme dans le cas où des matières explosibles sont remises au transport sous une fausse déclaration. Il y a lieu, dans ce cas, d'infliger une amende, qui doit être attribuée au chemin de fer qui a découvert la fraude. Cette administration pourrait, si elle le veut, l'allouer comme prime à ceux de ses agents qui auraient découvert qu'il y a eu fausse déclaration. La rédaction de l'article proposée par la Commission ne lui paraît pas claire. Il appuie dans ce sens le renvoi à la Commission.

M. George réitère sa demande de mise aux voix. Il s'agit ici d'un principe qui a déjà été amplement discuté.

M. le Président invite l'assemblée à se prononcer.

Les délégations de Hongrie et d'Italie votent le renvoi à la Commission dans le sens des propositions de Messieurs Gola et Kilényi. Toutes les autres délégations présentes à la séance votent le maintien de la proposition de la Commission I.

M. Baum, rapporteur, présente les observations de la Commission II sur la proposition de M. Vischer (page 18 du procès-verbal de la 3<sup>e</sup> séance). Cette proposition est ainsi conçue :

Insérer entre les §§ 3 et 4 de l'article 7 la disposition suivante :

« Par contre, le chemin de fer est tenu, moyennant la perception d'une taxe spéciale qui sera fixée dans les dispositions à émettre, de faire compter sur la demande de l'expéditeur les marchandises en chargement

de wagons, en tant que l'expédition consiste en colis séparés (pétrole en fûts, blé en sacs, etc.) et d'en délivrer quittance à l'expéditeur. »

La Commission II, considérant que pour certains pays il résulterait de cette disposition une application des tarifs généraux au lieu des tarifs de chargement de wagons, qu'en outre ce serait une façon détournée de substituer au tarif général le tarif au wagon pour les expéditions au colis; est d'avis de repousser la proposition de M. Vischer.

Néanmoins, la Commission fait observer qu'une prescription analogue à la proposition de M. Vischer, introduite dans les Unions (Verbande), ne sera pas considérée comme contraire à la Convention.

En ce qui concerne la proposition de M. Riemsdyk (page 19 du même procès-verbal), M. Baum déclare au nom de la Commission II que cette proposition est en rapport avec celle de M. Vischer.

La question posée par M. Vischer n'étant pas résolue par le § 3 de l'article 7, ainsi que M. Riemsdyk désire le savoir, il y a lieu d'examiner la proposition faite par ce dernier. Voici cette proposition :

« L'énonciation, dans la lettre de voiture, du nombre et du poids des marchandises, dont le chargement ou le déchargement a eu lieu par les soins de l'expéditeur ou du destinataire, ne fait foi contre le chemin de fer que si les marchandises ont été comptées et pesées par lui sur la demande de l'expéditeur. Le chemin de fer est tenu de peser et de compter les marchandises, moyennant une taxe dont le montant à payer par l'expéditeur sera déterminé par les Dispositions à émettre. »

La Commission repousse la 2<sup>e</sup> partie de la proposition de M. Riemsdyk ; elle est identique à la proposition de M. Vischer, déjà rejetée par la Commission.

La Commission propose de donner à la première partie de l'amendement Riemsdyk la teneur suivante :

« Lorsqu'une lettre de voiture relative à un chargement complet de wagon, chargé par l'expéditeur et déchargé par le destinataire, contiendra à la fois l'indication du poids total et du nombre de colis, le chemin de fer ne répondra que du poids indiqué et constaté par lui. »

M. Baum fait remarquer, en outre, au nom de la Commission II, que des dispositions analogues à celles de la 2<sup>e</sup> partie de la proposition de M. Riemsdyk pourront être introduites dans les unions sans être considérées comme contraires à la Convention.

M. Asser fait observer que la Commission I a proposé d'insérer à l'article 8 une disposition qui s'accorde en principe avec les propositions de Messieurs Vischer et Riemsdyk. Il propose que la discussion soit renvoyée jusqu'au moment où l'on s'occupera de cet article 8.

L'article 7 est donc adopté sous cette réserve conformément aux propositions de la Commission.

#### Art. 8.

##### Projet de 1878.

Le contrat de transport est conclu dès que la station expéditrice a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture. La gare expéditrice constate l'acceptation en apposant sur la lettre de voiture son timbre portant la date de l'acceptation.

##### Projet de la Commission I.

Le contrat de transport est conclu dès que la gare expéditrice a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture. La gare expéditrice constate l'acceptation en apposant sur la lettre de voiture son timbre portant la date de l'acceptation.



L'apposition du timbre doit avoir lieu immédiatement après la livraison complète de la marchandise portée dans une même lettre de voiture. L'expéditeur peut demander que ladite apposition soit faite en sa présence.

Le chemin de fer est tenu, sur la demande de l'expéditeur, de certifier la réception de la marchandise et la date de sa remise au transport, sur un duplicata de la lettre de voiture, lequel lui sera présenté par l'expéditeur en même temps que celle-ci.

Ce duplicata n'a la valeur ni de la lettre de voiture accompagnant l'envoi d'un bulletin de chargement (connaissance).

L'apposition du timbre doit avoir lieu immédiatement après la livraison complète de la marchandise portée dans une même lettre de voiture. L'expéditeur peut demander que ladite apposition soit faite en sa présence.

Après l'apposition du timbre, la lettre de voiture fait preuve du contrat de transport.

Toutefois, les chemins de fer auront le droit de stipuler dans leurs tarifs relatifs aux chargements par wagon complet, que, lorsque les opérations du chargement et du déchargement seront faites par l'expéditeur et le destinataire, les énonciations de la lettre de voiture concernant soit le poids soit le nombre des colis ne feront preuve contre le chemin de fer qu'autant que la vérification en aura été demandée par l'expéditeur, moyennant une taxe spéciale. Lorsqu'une clause de cette nature aura été acceptée par l'expéditeur, elle régira tout le transport.

Le chemin de fer est tenu à la demande de l'expéditeur de certifier la réception de la marchandise et la date de la remise au transport, sur un duplicata de la lettre de voiture qui devra lui être présenté par l'expéditeur en même temps que celle-ci.

Ce duplicata n'a la valeur ni de la lettre de voiture accompagnant l'envoi, ni d'un connaissance.

Le rapport de la Commission I, lu par MM. Gerstner et Asser, est conçu en ces termes :

« 3<sup>e</sup> alinéa. — La Commission croit devoir vous proposer d'insérer ici une disposition qui, conformément à ce qui a été statué par le Code de Commerce allemand (art. 391. 1<sup>er</sup> alinéa) et par d'autres Codes, pose le principe d'après lequel la lettre de voiture par le chemin de fer fait preuve du contrat de transport.

Le 4<sup>e</sup> alinéa contient une exception à cette règle, résultant de la nature des choses. Il contient, en même temps, la décision de la question qui nous a été posée par M. van Riemsdyk dans la 3<sup>e</sup> séance de la Conférence (procès-verbal, page 19). La dernière partie du 4<sup>e</sup> alinéa a été ajoutée par la Commission pour éviter tout malentendu à cet égard. »

M. Perl propose qu'on mette aux voix les propositions des deux Commissions relatives à l'amendement de M. Riemsdyk, attendu que les divergences qui existent entre ces propositions ne portent pas seulement sur la forme, mais aussi sur le fond. Quand à lui, il votera pour la proposition de la Commission II.

M. Kilényi éprouve quelque hésitation à l'égard du 4<sup>e</sup> alinéa. Il se demande quelles conséquences résulteraient, en droit, d'une demande de

pesage faite par l'expéditeur, à laquelle, par suite d'une impossibilité matérielle, organisation insuffisante p. ex., la gare de départ n'aura pas donné suite. Quelle garantie l'expéditeur a-t-il alors? il n'a point de preuve relativement à la demande et le chemin de fer serait dégagé de toute responsabilité, aussi bien pour le poids que pour le nombre des colis, parce que la lettre de voiture ne constitue pas une preuve contre lui. On ne saurait guère prétendre non plus que le paiement de la taxe de pesage ou de comptage constitue une preuve relativement à la demande, lorsque le chemin de fer n'a pas procédé au comptage ou au pesage, car le paiement de cette taxe ne peut être réclamé que si ces opérations ont été effectuées par le chemin de fer.

M. Baum fait observer que la divergence qui existe entre l'avis de la Commission I et celui de la Commission II existe en ce que cette dernière ne veut rendre les administrations responsables que du poids constaté, tandis que la Commission I entend faire peser sur le chemin de fer une double responsabilité, celle du poids et celle du nombre des colis, lorsqu'il s'agit d'expéditions remises en chargement de wagon. Il pense que dans le cas de chargements de wagon, il suffit d'imposer aux administrations la responsabilité du poids constaté par elles. L'obligation de compter, sur la demande de l'expéditeur, les colis composant un chargement complet de wagon, entraîne des inconvénients de deux espèces: d'abord, dans certains pays, la demande faite par l'expéditeur de compter les colis composant un chargement complet entraînerait l'application des tarifs généraux au lieu des tarifs de chargement de wagon; il y a là une application de tarifs en jeu, et il convient d'écarter du projet de Convention tout ce qui est relatif à l'application des tarifs. En second lieu, il y aurait, au point de vue du service pratique de l'exploitation, de sérieuses difficultés d'effectuer le comptage des colis composant un chargement de wagon. Car le chargement de wagons complets est presque toujours effectué par l'expéditeur sur des véhicules mis à sa disposition par le chemin de fer; il serait très difficile et presque impossible de constater, pour certaines marchandises, le nombre des colis constituant le chargement d'un wagon. Cette constatation serait dans tous les cas fort coûteuse et aurait pour résultat d'augmenter le prix de transport: elle serait également contraire à l'esprit des tarifs spéciaux de quelques pays. L'orateur croit devoir, au nom de la Commission II, maintenir les conclusions de cette Commission, et prie l'assemblée de n'imposer au chemin de fer qu'une responsabilité unique, celle du poids constaté de la marchandise. Une responsabilité plus étendue, lorsqu'il s'agit de marchandises en charge de wagon, n'aurait pas grande utilité pratique.

M. Gerstner ne croit pas que la question de tarif puisse être un obstacle à ce que la question de preuve soit réglée. Si l'expéditeur demande la constatation du nombre des colis et connaît les avantages qu'offre le tarif spécial à taxe réduite, c'est à lui à supporter les conséquences de sa demande.

Nous objectons à la proposition de la Commission II qu'elle se borne à la constatation du poids et qu'elle ne décide rien en ce qui concerne la vérification du nombre des colis. La question est: Que prouve, dans le cas dont il s'agit, la lettre de voiture si la constatation a été omise? l'orateur estime qu'elle ne constitue pas une preuve contre le chemin de fer.

M. Perl propose que, dans le cas où la proposition de la Commission II

ne serait pas adoptée, on la renvoie à la Commission I, dont il ne peut pas non plus accepter la rédaction.

M. Kilényi ne partage pas l'opinion de M. Gerstner que la lettre de voiture n'a pas de valeur comme preuve si le comptage et le pesage n'ont pas eu lieu. Dans ce cas, le chemin de fer serait dégagé de sa responsabilité par l'effet de sa propre négligence, et il dépendrait toujours de lui de créer cette situation. On ne saurait nullement admettre qu'il en pût être ainsi, et l'article doit être complété dans ce sens que des moyens de preuve relatifs à la demande de pesage qu'il aurait faite soient assurés à l'expéditeur.

M. Asser. — On a précisément voulu éviter ce que M. Kilényi croit lire dans l'article. La demande de la vérification et le paiement du droit suffiront pour établir la responsabilité du chemin de fer quant au poids, même si le pesage n'a pas eu lieu. La preuve de ces faits devra, en cas de contestation, être faite par les moyens de preuve admis dans chaque Etat. Enfin, il attire l'attention sur le troisième alinéa de l'article 7, qui abandonne aux lois et règlements de chaque pays le soin de régler les droits et les obligations des administrations de chemins de fer en ce qui concerne le pesage des marchandises.

M. George est d'avis que le fait que le destinataire a payé le droit fixé pour les opérations de pesage et de comptage constitue la preuve de la demande.

Il est procédé à la votation.

Les délégations de Hongrie, de Belgique, d'Italie et de Russie se prononcent pour la proposition de la Commission II; les cinq autres délégations votent pour la proposition de la Commission I. Toutefois, M. Perl reprend la discussion en faisant observer qu'on pourrait trancher la divergence d'opinion qui existe entre les deux propositions, en supprimant dans le quatrième alinéa du nouvel article 8 les mots : « le nombre des colis ».

M. George répond que cela n'est pas nécessaire, puisque, dans certains cas, le chemin de fer peut se refuser à constater le nombre des colis.

Messieurs Lejeune et Kolesow prennent aussi la parole pour demander que, malgré la décision prise, le 10<sup>e</sup> alinéa soit renvoyé à la Commission, et se prononcent en même temps pour la suppression du comptage des colis.

M. Gerstner se déclare aussi d'accord avec le renvoi à la Commission I. On peut y pourvoir peut-être en insérant à l'alinéa 3 de l'article 7 les mots « et le nombre » après les mots : « le poids ». Il y a lieu d'examiner ce point.

Le renvoi à la Commission I est adopté.

Le renvoi est voté.

M. Baum exprime le désir qu'il soit inséré au procès-verbal que la rédaction de l'alinéa 4 de l'article 8 réserve les lois et règlements en vigueur dans chaque Etat en ce sens que le droit de percevoir une taxe spéciale pour le pesage des wagons complets dont parle cet alinéa 4, ne saurait constituer une dérogation aux règlements des pays où le pesage par le chemin de fer est obligatoire.

La séance est levée à midi.

*Le Président,*  
BAVIER.

*Les Secrétaires;*  
FARNER, VOGT.  
(A suivre.)





## TROISIÈME PARTIE

---

# LOIS ET DOCUMENTS DIVERS

---

### SAINT-SIÈGE

#### **Lettre du Pape Léon XIII aux évêques du Brésil à propos de l'abolition de l'esclavage.**

(3 mai 1887.)

Vénérables frères, salut et bénédiction apostolique.

Au milieu des manifestations si nombreuses et de si grande piété que presque toutes les nations ont accomplies et continuent d'accomplir chaque jour pour Nous féliciter d'avoir atteint heureusement le cinquantième de Notre Sacerdoce, il en est une qui Nous a particulièrement touché, et c'est celle du Brésil où, à l'occasion de cet heureux événement, la liberté a été également rendue à un grand nombre de ceux qui, dans le vaste territoire de cet empire, gémissaient sous le joug de la servitude.

Cette œuvre, toute empreinte de miséricorde chrétienne et due au zèle d'hommes et de femmes charitables, agissant en cela de concert avec le clergé, a été offerte au divin Auteur et dispensateur de tout bien en témoignage de reconnaissance pour la faveur qui Nous a été si bénévolement accordée d'atteindre sain et sauf à l'âge de Notre année jubilaire.

Cela Nous a été particulièrement agréable et consolant, surtout parce que Nous en avons reçu confirmation de l'attente, si vivement chère, que les Brésiliens voudraient abolir désormais et extirper complètement la barbarie de l'esclavage. Cette volonté du peuple a été secondée par le zèle éminent de l'empereur et de son auguste fille, de même que par ceux qui dirigent la chose publique au moyen des lois qui ont été rendues et sanctionnées à cet effet. Nous l'avons manifestée, au mois de janvier dernier, à l'envoyé que l'auguste empereur avait délégué auprès de Nous, en ajoutant même que Nous devions écrire à l'Episcopat au sujet des malheureux esclaves (1).

Nous tenons, en effet, auprès de tous les hommes la place du Christ,

(1) « A l'occasion de notre jubilé... Nous désirons donner au Brésil un témoignage tout « particulier de Notre paternelle affection, au sujet de l'émancipation des esclaves. »  
(Réponse à l'adresse du ministre du Brésil, Souza Correa).

fil de Dieu, qui a été tellement embrasé de l'amour du genre humain que non seulement il n'a pas hésité, en prenant notre nature, à vivre au milieu de nous, mais qu'il a aussi aimé à se donner le nom de Fils de l'homme, en attestant qu'il s'était mis en rapport avec Nous pour « annoncer aux captifs la délivrance », et afin que, affranchissant le genre humain de la pire des servitudes, qui est celle du péché, « il renouvelât toutes choses en lui, et ce qui est au ciel et sur la terre » et rétablît ainsi dans sa dignité première toute la race d'Adam, précipitée dans la ruine de la faute commune. Saint Grégoire-le-Grand a dit opportunément à ce sujet : « Puisque notre Rédempteur, auteur de toute créature, « a voulu dans sa clémence revêtir la chair humaine, afin que, par la « grâce de sa divinité, le lien de notre servitude étant brisé, il nous « rendit l'antique liberté, c'est faire chose salutaire de rendre, par le « bienfait de l'affranchissement, à la liberté dans laquelle ils sont nés, « les hommes que la nature a faits libres dès l'abord et à laquelle le « droit des gens a substitué le joug de la servitude. »

Il convient donc, et c'est bien le propre de Notre ministère apostolique, de seconder et de favoriser puissamment tout ce qui peut assurer aux hommes, soit pris séparément, soit en société, les secours aptes à soulager leurs nombreuses misères, dérivées, comme le fruit d'un arbre gâté, de la faute des premiers parents ; et ces secours, de quelque genre qu'ils soient, sont non seulement très efficaces pour la civilisation, mais ils conduisent aussi convenablement à cette rénovation intégrale de toutes choses que Jésus-Christ, Rédempteur des hommes, s'est proposée et a voulue.

Or, au milieu de tant de misères, il faut vivement déplorer celle de l'esclavage auquel une partie considérable de la famille humaine est assujettie depuis bien des siècles, gémissant ainsi dans la douleur et l'abjection, contrairement à ce que Dieu et la nature ont d'abord établi.

En effet, l'Auteur suprême de toutes choses avait décrété que l'homme eût à exercer comme une sorte de domination royale sur les animaux des bois, des mers et des airs, et non que les hommes eussent à exercer cette domination sur leurs semblables : « Ayant créé l'homme raisonnable à son image, dit saint Augustin, Dieu a voulu qu'il ne fût le « maître que des créatures dépourvues de raison ; de telle sorte que « l'homme eût à dominer non pas les autres hommes, mais les animaux. « D'où il suit que l'état de servitude se comprend avec raison comme « imposé au pécheur. Aussi le nom de l'esclave n'a pas été employé par « l'Écriture avant que le juste Noé eût puni par ce nom le péché de son « fils. C'est donc la faute qui a mérité ce nom et non pas la nature. »

De la contagion du premier péché ont dérivé tous les maux, et notamment cette perversité monstrueuse par laquelle il y a eu des hommes qui, perdant le souvenir de l'union fraternelle d'origine, au lieu de pratiquer, sous l'impulsion de la nature, la bienveillance et la déférence mutuelles, n'ont écouté que leurs passions et ont commencé à considérer les autres hommes comme leur étant inférieurs et à les traiter, par conséquent, comme des animaux nés pour le joug. De là, et sans tenir le moindre compte ni de la communauté de nature, ni de la dignité humaine, ni de l'image divine imprimée dans l'homme, il est arrivé, au moyen des querelles et des guerres qui éclatèrent ensuite, que ceux qui se trouvaient l'emporter par la force s'assujétissaient les vaincus et



qu'ainsi la multitude, quoique d'une même race, se partageait graduellement en individus de deux catégories distinctes, c'est-à-dire les esclaves vaincus assujettis aux vainqueurs leurs maîtres.

L'histoire des anciens temps nous montre ce lamentable spectacle jusqu'à l'époque du divin Rédempteur ; la calamité de la servitude s'était propagée chez tous les peuples et tellement réduit était devenu le nombre des hommes libres, qu'un poète de l'empire put proférer cette atrocité, que « le genre humain ne vit que pour le petit nombre ». Cela fut en vigueur chez les nations même les plus policées, chez les Grecs, chez les Romains, où la domination d'un petit nombre s'imposait à la multitude ; et cette domination s'exerçait avec tant de perversité et d'orgueil, que les troupes d'esclaves étaient considérées comme des biens, non comme des personnes, mais comme des choses, dépouillées de tout droit et dépourvues même de la faculté de conserver la vie et d'en jouir. « Les serviteurs sont au pouvoir des maîtres, et ce « pouvoir émane du droit des gens, car on peut observer qu'il existe « exactement chez tous les peuples le pouvoir pour les maîtres de dis- « poser de la vie et de la mort des esclaves, et tout ce qui est acquis « par l'esclave l'est au profit du maître. » Par suite d'une aussi profonde perturbation morale, il fut impunément et publiquement permis aux maîtres d'échanger leurs esclaves, de les vendre, de les livrer en héritage, de les battre, de les tuer, d'en abuser pour leurs passions et leur cruelle superstition.

Bien plus, ceux qui étaient réputés les plus sages parmi les gentils, des philosophes insignes très versés dans le droit, se sont efforcés de se persuader eux-mêmes et les autres, par un suprême outrage au sens commun, que la servitude n'est autre chose que la condition nécessaire de la nature ; et ils n'ont pas rougi d'enseigner que la race des esclaves le cède de beaucoup, en faculté intellectuelle et en beauté corporelle, à la race des hommes libres ; qu'il faut, partant, que les esclaves, comme des instruments dépourvus de raison et de sagesse, servent en toutes choses aux volontés de leurs maîtres. Cette doctrine inhumaine et inique est souverainement détestable et telle qu'une fois acceptée, il n'est plus d'oppression, si infâme et barbare soit-elle, qui ne se soutienne impunément avec une certaine apparence de légalité et de droit.

L'histoire est pleine d'exemples du grand nombre de crimes et de pernicious fléaux qui en ont résulté pour les nations ; la haine en a été excitée dans le cœur des esclaves, tandis que les maîtres se sont vus réduits à vivre dans une appréhension et une crainte perpétuelle ; les uns préparaient les torches incendiaires de leur fureur, les autres persistaient de plus en plus dans leur cruauté ; les Etats étaient ébranlés et exposés à tout moment à la ruine par la multitude des uns et par la force des autres ; de là, en un mot, les tumultes et les séditions, le pillage et l'incendie, les combats et les massacres.

La foule des mortels était opprimée par cette profonde abjection d'autant plus misérablement qu'elle était plongée dans les ténèbres de la superstition, alors que, dans la plénitude des temps marquée par la sagesse divine, une admirable lumière resplendit du haut du ciel et la grâce du Christ Sauveur, se répandit abondamment sur tous les hommes ; en vertu de ce bienfait, ils furent tirés de la fange et de l'accablement de

la servitude, et tous sans exception ils furent rachetés du dur servage du péché et élevés à la très noble dignité de fils de Dieu.

Aussi les Apôtres, dès l'origine de l'Eglise, eurent-ils soin d'enseigner et d'inculquer, entre autres préceptes d'une vie très sainte, celui qui plus d'une fois a été écrit par saint Paul aux hommes régénérés par l'eau du baptême : « Vous êtes tous enfants de Dieu par la foi dans le Christ « Jésus ; vous tous, en effet, qui êtes baptisés au nom du Christ lui-même. Il n'y a ni Juif, ni Grec, ni esclave, ni homme libre, ni mâle, « ni femelle, vous êtes tous une même chose dans le Christ Jésus. Il n'y « a ni Gentil, ni Juif, ni circoncis, ni incirconcis, ni barbare, ni Scythe, « ni esclave, ni maître, mais il y a en toutes choses et pour tous le « Christ. En vérité, nous avons tous été baptisés dans un même esprit « et dans un même corps, aussi bien les Juifs que les Gentils, les « esclaves que les hommes libres, et tous nous avons été abreuvés en « un même esprit. »

Enseignements bien précieux, honorables et salutaires, dont l'efficacité a non seulement rendu et accru au genre humain sa dignité, mais a aussi amené les hommes, quels que soient leur pays, leur langue, leur condition, à s'unir très étroitement par les liens d'une affection fraternelle. Cette charité du Christ dont saint Paul était vraiment embrasé, il l'avait puisée dans le cœur de Celui qui s'était fait miséricordieusement le frère de tous et de chacun des hommes, et qui les avait tous, sans en excepter ou en oublier un seul, tellement ennoblis de sa propre noblesse qu'il les avait admis à participer à la nature divine. Par cette charité même, se formèrent et furent définitivement agrégées les races qui se constituèrent d'une manière admirable pour l'espoir et le bonheur public, alors que, dans la suite des temps et des événements et grâce à l'œuvre persévérante de l'Eglise, la société des nations put se constituer sous une forme chrétienne et libre, renouvelée à l'instar de la famille.

Dès l'origine, en effet, l'Eglise consacra un soin tout spécial afin que le peuple chrétien reçût et observât, comme de juste, dans une question si importante, la pure doctrine du Christ et des Apôtres. Désormais, grâce au nouvel Adam, qui est le Christ, il subsiste une union fraternelle des hommes et des peuples entre eux ; de même qu'ils ont tous une seule et même origine dans l'ordre surnaturel, ils ont tous une seule et même origine de salut et de foi ; tous sont également appelés à l'adoption d'un seul Dieu leur Père à tous, en tant qu'il les a tous rachetés lui-même à grand prix ; tous sont membres d'un même corps ; tous sont admis à participer au divin banquet ; à tous sont offerts les bienfaits de la grâce et ceux de la vie immortelle.

Cela posé comme base et fondement, l'Eglise s'est efforcée, en tendre mère, d'apporter quelque soulagement aux charges et à l'ignominie de la vie servile ; et elle a efficacement défini et inculqué les droits et les devoirs réciproques entre les maîtres et les serviteurs, conformément à ce que les Apôtres avaient affirmé dans leurs épîtres.

Voici, en effet, les avertissements que les princes des Apôtres donnaient aux esclaves qu'ils avaient gagnés au Christ : « Soyez soumis en « tout respect non seulement aux bons et aux humbles, mais aussi aux « méchants. Obéissez à vos maîtres selon la chair avec crainte et respect, comme au Christ lui-même ; ne servant pas pour l'apparence, « comme pour plaire aux hommes, mais comme des serviteurs du

« Christ, accomplissant de tout cœur la volonté de Dieu, servant avec  
 « bon vouloir comme si vous serviez le Seigneur et non pas les hommes;  
 « sachant d'ailleurs que chacun, qu'il soit libre ou esclave, recevra de  
 « Dieu ce qu'il aura fait de bon. » C'est encore saint Paul qui dit à  
 Timothée : « Que tous ceux qui sont sous le joug de la servitude  
 « retiennent leurs maîtres pour dignes de tout honneur ; ceux qui ont  
 « pour maîtres des fidèles, loin de les mépriser, qu'ils les servent mieux  
 « encore, parce que ce sont des frères et des fidèles bien-aimés qui  
 « participent des mêmes bienfaits. Voilà ce qu'il vous faut enseigner et  
 « recommander. » Il écrivait de même à Titus d'enseigner aux servi-  
 teurs « à être soumis à leurs maîtres, à leur plaire en toutes choses, à  
 « ne pas les contredire, à ne pas leur nuire, mais à montrer en toute  
 « chose la bonté de leur foi afin que la doctrine de Dieu notre Sauveur  
 « resplesdisse en tous. »

Aussi ces premiers disciples de la foi chrétienne comprirent-ils fort bien que cette fraternelle égalité des hommes dans le Christ ne devait absolument pas amoindrir et négliger le respect, l'honneur, la fidélité et les autres devoirs auxquels ils étaient tenus envers leurs maîtres ; et il en résulta de nombreux bienfaits de nature à rendre plus sûr l'accomplissement de ces devoirs en même temps qu'à en alléger la pratique devenue plus douce, et à produire enfin des fruits abondants pour mériter la gloire céleste. Ils professaient en effet le respect envers leurs maîtres et ils les honoraient comme des hommes revêtus de l'autorité de Dieu, de qui dérive tout pouvoir ; ils n'étaient pas mus en cela par la crainte des châtements ou par l'astuce ou par le sentiment du gain, mais par la conscience de leur devoir, par l'ardeur de leur charité.

Réciproquement, les justes exhortations de l'Apôtre s'adressaient aux maîtres, afin qu'ils traitassent avec bonne grâce les serviteurs en retour de leurs bons services. « Et vous, maîtres, agissez-en de même envers  
 « eux, ne les menacez pas, sachant bien que le Seigneur qui est aux  
 « cieux est aussi le leur que le vôtre et qu'il n'y a pas devant lui d'ac-  
 « ception de personnes. » Ils étaient exhortés pareillement à considérer que, de même qu'il n'est pas juste pour le serviteur de se plaindre de son sort, puisqu'il est « l'affranchi du Seigneur », de même aussi il ne saurait être permis à l'homme libre, car il est le « serviteur du Christ », de faire preuve d'un esprit hautain et de commander avec orgueil. Par là il était ordonné aux maîtres de reconnaître la dignité humaine dans leurs serviteurs et de les traiter convenablement, les considérant comme n'étant pas d'une nature différente, mais égaux à eux par la religion et par la communauté de servitude envers la majesté du commun Seigneur.

Ces lois si justes et si propres à harmoniser les diverses parties de la société domestique furent pratiquées par les Apôtres eux-mêmes. Bien remarquable à ce propos est l'exemple de S. Paul, lorsqu'il écrivit plein de bienveillance en faveur d'Onésime, l'esclave fugitif de Philémon, qu'il renvoya à celui-ci avec cette tendre recommandation : « Accueille-le  
 « comme mon bien-aimé... non pas comme un esclave, mais comme  
 « un frère chéri et selon la chair et selon le Seigneur ; que s'il t'a nui  
 « en quelque chose ou s'il est ton débiteur, impute cela à moi-même. »

Pour peu que l'on compare l'une et l'autre manière d'agir, celle des païens et celle des chrétiens, envers les esclaves, on voit aisément que l'une était cruelle et pernicieuse, l'autre pleine de douceur et d'humana-



nité, et certes nul n'osera frustrer l'Eglise du mérite qui lui revient pour s'être faite l'instrument d'une aussi grande indulgence. — On sera d'autant plus convaincu si l'on considère attentivement avec quelle douceur et quelle prudence l'Eglise a extirpé et détruit l'abominable fléau de l'esclavage.

Elle n'a pas voulu, en effet, procéder hâtivement à l'affranchissement des esclaves et à la sollicitude de leur liberté, ce qu'elle n'aurait pu faire évidemment que d'une façon tumultueuse qui eût tourné à leur propre détriment et à celui de la chose publique. C'est pourquoi, s'il arrivait parmi la multitude d'esclaves qu'elle avait agrégés au nombre de ses fils que quelqu'un, alléché par l'espoir de la liberté, eût recouru à la violence et à la sédition, l'Eglise réprouvait et réprimait toujours ces efforts condamnables et elle employait, par le moyen de ses ministres, le remède de la patience. Elle enseignait aux esclaves à se persuader qu'en vertu de la lumière de la sainte foi et du caractère reçu du Christ, ils étaient sans doute de beaucoup supérieurs en dignité aux maîtres païens ; mais qu'ils en étaient tenus plus strictement envers l'Auteur et le Fondateur même de la foi, à ne point concevoir contre eux des desseins adverses et à ne manquer en quoi que ce soit au respect et à l'obéissance qui leur était due ; du moment d'ailleurs qu'ils se savaient appelés au royaume de Dieu, doués de la liberté de ses fils et appelés à des biens non périssables, ils ne devaient pas s'affliger de l'abjection et des maux de la vie caduque, mais, les yeux et le cœur élevés au ciel, ils devaient se consoler et se confirmer dans leurs saintes résolutions. Ce fut tout d'abord aux hommes réduits en servitude que l'Apôtre S. Pierre s'adressa lorsqu'il écrivit :

« La grâce consiste à supporter par devoir de conscience envers Dieu les afflictions et à souffrir même injustement. C'est en cela, en effet, que consiste votre vocation, parce que le Christ a souffert pour nous, vous laissant l'exemple pour que vous en suiviez les traces ».

Cette gloire si haute de la sollicitude unie à la modération qui fait resplendir admirablement la divine vertu de l'Eglise, s'accroît encore par la force d'âme on ne peut plus imminente et invincible qu'elle put elle-même inspirer et soutenir parmi tant d'humbles esclaves. C'était un admirable spectacle que l'exemple des bonnes mœurs qu'ils donnaient à leurs maîtres, non moins que de leur extrême patience dans tous les labeurs, sans qu'il fût jamais possible de les induire à préférer les ordres iniques de leurs maîtres aux saints commandements de Dieu ; si bien que, d'un esprit imperturbable et d'un visage serein, ils livraient leur vie au milieu des plus atroces tourments. Eusèbe célèbre la mémoire de l'invincible constance d'une vierge d'Arabie qui, plutôt que de céder à la débauche d'un maître impudique, affronta courageusement la mort et au prix de son sang demeura fidèle à Jésus-Christ. On peut admirer d'autres exemples semblables donnés par des esclaves qui résistèrent fermement, jusqu'à subir la mort, à des maîtres qui s'en prenaient à la liberté de leur âme et à la foi qu'ils avaient jurée à Dieu. Quant à des esclaves chrétiens qui, pour d'autres motifs, auraient résisté à leurs maîtres ou trempé dans des conspirations pernicieuses aux Etats, l'histoire n'en cite pas un seul.

Lorsque vint pour l'Eglise l'ère de la paix et de la tranquillité, les saints Pères entreprirent d'exposer avec une admirable sagesse les

enseignements apostoliques sur l'union fraternelle des cœurs parmi les chrétiens, et avec une égale charité ils appliquèrent ces enseignements au profit des esclaves, en s'efforçant de persuader que les maîtres avaient sans doute des droits légitimes sur le travail de leurs serviteurs, mais qu'il ne leur était aucunement permis d'avoir sur la vie un pouvoir absolu et de se livrer à de cruels sévices.

S. Chrysostôme s'est fait remarquer chez les Grecs en traitant souvent ce point et en affirmant, d'un cœur et d'un langage francs, que l'esclavage, d'après l'antique signification du mot, était déjà supprimé dès ce temps-là, par un insigne bienfait de la foi chrétienne, au point que, parmi les disciples du Seigneur, cela semblait et était de fait un nom sans réalité. Le Christ, en effet (c'est ainsi en résumé que raisonne le saint Docteur), du moment que, par sa souveraine miséricorde envers nous, il efface la faute contractée à l'origine, guérit aussi la corruption qui en était résultée dans les diverses classes de la société humaine ; par conséquent, de même que, grâce à lui, la mort a perdu de ses terreurs et n'est qu'un tranquille passage à la vie bien heureuse, de même aussi l'esclavage a été supprimé.

Le chrétien, s'il ne se fait plus l'esclave du péché, ne saurait être appelé esclave. Tous ceux qui ont été régénérés et adoptés par Jésus-Christ sont complètement frères ; c'est de cette nouvelle procréation et de cette adoption dans la famille de Dieu même, et non de l'illustration de la lignée, que dérive notre gloire ; c'est de la vérité et non de la noblesse du sang que vient notre dignité ; et pour que la forme de cette fraternité évangélique produise un fruit plus abondant, il est de toute nécessité que, jusque dans les rapports extérieurs de la vie, on voie se manifester un échange cordial d'égards et de bons offices, de telle sorte que les esclaves soient traités sur le même pied que les domestiques et les gens de la maison et que les chefs de famille leur fournissent non seulement ce qui est nécessaire à la vie, mais aussi tous les secours de la religion. Enfin, de la remarquable salutation que saint Paul envoie à Philémon en souhaitant la grâce et la paix à *l'Eglise qui est dans sa maison*, il résulte comme un enseignement bien établi que les maîtres et les serviteurs, parmi lesquels existe la communauté de la foi, doivent également avoir entre eux la communauté de la charité.

Chez les Latins, Nous pouvons mentionner à bon droit saint Ambroise qui a si diligemment recherché à ce même sujet toutes les raisons des rapports sociaux et qui, mieux que personne, a précisé, d'après les lois chrétiennes, ce qui revient en propre à l'une et à l'autre catégorie d'hommes ; et pas n'est besoin de dire que ces doctrines s'accordent pleinement avec celles de S. Chrysostôme.

Ces enseignements, on le voit, étaient donnés en toute justice et utilité ; et, ce qui est capital, ils ont été entièrement et fidèlement pratiqués partout où s'est implanté le Christianisme.

S'il n'en avait pas été ainsi, Lactance, cet éminent défenseur de la religion, n'aurait certes pas osé dire, en parlant en quelque sorte comme témoin : « D'aucuns nous font ce reproche : N'y a-t-il pas parmi vous « des pauvres et des riches, des esclaves et des maîtres ? N'y a-t-il pas « quelque différence entre chacun de vous ? Aucunement ; et il n'est « d'autre motif pour lequel nous nous donnons l'un l'autre le nom de « frère, sinon parce que nous nous croyons égaux ; car, du moment que

« nous envisageons toutes les choses humaines non au point de vue du  
« corps, mais de l'esprit, et bien que la condition des corps soit diverse,  
« néanmoins il n'y a pas d'esclaves pour nous, mais nous les tenons tous  
« pour frères et nous les appelons tels pendant que nous sommes  
« co-serviteurs quant à la religion. »

Les soins de l'Eglise pour la tutelle des esclaves se manifestaient de plus en plus et, n'omettant aucune occasion, ces soins tendaient à obtenir, avec la prudence voulue, que la liberté leur fût enfin donnée, ce qui eût grandement profité aussi à leur salut éternel.

Les annales de l'histoire ecclésiastique fournissent le témoignage que les faits ont répondu à cette sollicitude. De nobles dames elles-mêmes, dignes des louanges de saint Jérôme, y contribuèrent puissamment. Salvien rapporte à ce sujet que, dans les familles chrétiennes, même dans celles qui n'étaient pas très riches, il arrivait souvent que les esclaves, par un généreux affranchissement, étaient rendus à la liberté. Bien plus, saint Clément avait grandement loué longtemps auparavant la preuve de charité qu'avaient donnée quelques chrétiens, lesquels, offrant leurs personnes à la place d'autres, s'étaient assujettis à la servitude pour affranchir des esclaves qu'ils ne pouvaient délivrer autrement.

C'est pourquoi, outre que l'affranchissement des esclaves commence d'avoir lieu dans les temples comme un acte de piété, l'Eglise l'institua comme tel, en recommandant aux fidèles de l'accomplir dans leurs testaments à titre d'acte agréable à Dieu et digne à ses yeux de grand mérite et de récompense ; de là ces mots par lesquels l'ordre d'affranchissement était donné aux héritiers : « pour l'amour de Dieu, pour « le salut ou pour le mérite de mon âme. » Rien n'a été épargné de ce qui pouvait servir pour la rançon des captifs ; les biens donnés à Dieu étaient vendus ; on faisait fondre les vases sacrés d'or et d'argent ; on aliénait les ornements et les richesses des basiliques, comme l'ont fait plus d'une fois les Ambroise, les Augustin, les Hilaire, les Eloi, les Patrice et beaucoup d'autres saints personnages.

De grandes choses ont été faites en faveur des esclaves par les Pontifes romains, qui ont vraiment été toujours les tuteurs des faibles et les vengeurs des opprimés. Saint Grégoire-le-Grand en rendit à la liberté le plus grand nombre qui lui fut possible, et au Concile romain de l'an 597, il voulut que la liberté fût accordée à ceux qui se résoudraient à embrasser la vie monastique. Adrien I<sup>er</sup> enseigna que les esclaves pouvaient librement contracter mariage, même contre la volonté de leurs maîtres. En 1167, il fut ouvertement intimé par Alexandre III au roi maure de ne livrer aucun chrétien à la servitude ; attendu que nul n'est esclave de par la nature et que Dieu a fait tous les hommes libres. En 1198, Innocent III approuva et confirma, à la demande des fondateurs, Jean de Matha et Philippe de Valois, l'ordre de la Très Sainte Trinité pour le rachat des chrétiens qui étaient tombés au pouvoir des Turcs. Un ordre semblable, celui de Notre-Dame de la Merci, fut approuvé par Honorius III et ensuite par Grégoire IX, ordre que saint Pierre Nolasque avait fondé avec cette loi sévère que les religieux qui en feraient partie se livreraient eux-mêmes à l'esclavage à la place des chrétiens captifs, si cela était nécessaire pour les racheter. Grégoire IX aussi assura à la liberté un plus ample rempart, en décrétant qu'il était défendu de vendre à l'Eglise des esclaves et il y ajouta des exhortations aux fidèles pour



que, en expiation de leurs fautes, ils offrirent leurs esclaves à Dieu et à ses saints.

D'autres nombreux bienfaits de l'Eglise sont également à signaler à ce propos. C'est elle, en effet, qui a constamment défendu, en employant à ce sujet la sévérité de ses peines, les esclaves contre les procédés violents et les pernicieux outrages de leurs maîtres; à ceux qui étaient opprimés par la violence, elle offrait le refuge de ses temples, elle ordonna d'admettre les affranchis à rendre témoignage en justice, et elle ne ménagea pas la correction à ceux qui se permettaient, par des artifices condamnables, de réduire en servitude les hommes libres. Elle favorisa d'autant plus volontiers la liberté des esclaves qui, de quelque façon que ce fût, se trouvaient lui appartenir selon les temps et les lieux, soit en établissant que tout lien d'esclavage pouvait être brisé par l'évêque en faveur de ceux qui, pendant un certain temps, auraient fourni des preuves d'une vie louable, soit en permettant facilement à l'évêque de déclarer libres, de son autorité souveraine, ceux qui dépendaient de lui.

Il faut attribuer aussi à l'esprit de miséricorde et au pouvoir de l'Eglise que la sévérité des lois civiles ait été mitigée en faveur des esclaves et que les adoucissements introduits à cet effet par saint Grégoire-le-Grand aient été adoptés dans les Codes des nations, comme cela fut fait grâce surtout à Charlemagne, qui les introduisit dans ses *Capitulaires*, de même qu'ensuite Gratien dans son *Décret*. Enfin, dans la suite des âges, les monuments, les lois, les institutions ont constamment proclamé par de magnifiques témoignages la souveraine charité de l'Eglise envers les esclaves, dont elle n'a jamais laissé sans tutelle l'humiliante condition et qu'elle a toujours cherché à soulager.

Aussi ne saurait-on jamais assez honorer et remercier l'Eglise catholique et proclamer qu'elle a bien mérité de la prospérité des peuples, en détruisant l'esclavage par un bienfait inappréciable du Christ rédempteur, la fraternité et l'égalité véritables.

Au déclin du quinzième siècle, alors que, le funeste fléau de l'esclavage ayant presque cessé chez les nations chrétiennes, les Etats s'efforçaient de se consolider sur la base de la liberté évangélique et d'étendre au loin leur empire, le Siège Apostolique veilla avec le plus grand soin à empêcher que les mauvais germes ne vinsent quelque part à pousser de nouveau. Il dirigea dans ce but sa diligente prévoyance vers les régions nouvellement découvertes de l'Afrique, de l'Asie et de l'Amérique : le bruit avait couru, en effet, que les chefs des expéditions, quoique chrétiens, avaient fait servir peu justement leurs armes et leur talent pour établir et imposer l'esclavage parmi ces populations inoffensives. C'est que l'âpre nature du sol qu'il s'agissait de subjuguier, non moins que les richesses métalliques à exploiter et qui exigeaient des travaux considérables, induisirent à adopter des desseins tout à fait injustes et inhumains. On commença de faire dans ce but une sorte de trafic d'esclaves amenés de l'Ethiopie, ce que l'on appela ensuite la « traite des noirs » et qui se propagea excessivement dans ces colonies. Par un semblable excès, on en vint à pratiquer à l'égard des peuples, généralement désignés sous le nom d'Indiens, une oppression pareille à l'esclavage.

Dès qu'il connut avec certitude cet état de choses, Pie II s'adressa

sans retard à l'autorité épiscopale compétente par une lettre dans laquelle il blâma et condamna une aussi grave iniquité. Peu après, Léon X mit en œuvre, autant qu'il put, ses bons offices et son autorité auprès des rois de Portugal et d'Espagne pour qu'ils prissent à cœur d'extirper complètement pareil excès, non moins contraire à la religion qu'à l'humanité et à la justice. Néanmoins, cette calamité jetait de profondes racines par suite de la persistance de sa cause ignoble, qui était l'inextinguible soif du gain. Alors Paul III, préoccupé dans sa charité paternelle de la condition des esclaves indiens, en vint à la détermination extrême de se prononcer sur cette question publiquement et, pour ainsi dire, à la face de toutes les nations, par un décret solennel portant que l'on devait reconnaître une triple faculté juste et propre à tous ces naturels, à savoir que chacun d'eux pouvait être maître de sa personne, qu'ils pouvaient vivre en société d'après leurs lois et qu'ils pouvaient acquérir et posséder des biens. Il le confirma plus amplement encore par les lettres au cardinal-archevêque de Tolède, en édictant que ceux qui agiraient contre ce décret seraient frappés d'interdit et que le pouvoir de les absoudre était pleinement réservé au Pontife romain.

Avec une égale sollicitude et une même constance, d'autres Pontifes, tels qu'Urbain VIII, Benoît XIV, se montrèrent successivement les vaillants défenseurs de la liberté en faveur des Indiens et des noirs et de ceux qui n'avaient pas encore reçu la foi chrétienne. Ce fut aussi Pie VII qui, à l'occasion du congrès tenu à Vienne par les princes confédérés de l'Europe, appela leur attention, entre autres, sur cette traite des noirs dont il a été parlé, afin qu'elle fût complètement abolie, de même qu'elle était déjà tombée en désuétude dans beaucoup de pays. Grégoire XVI également admonesta gravement ceux qui violaient sur ce point les lois et les devoirs de l'humanité ; il renouvela à l'appui les décrets et les peines édictés par le Siège Apostolique, et il n'omit rien de ce qui pouvait amener les nations lointaines à imiter en cela la mansuétude des nations européennes pour abhorrer et éviter l'ignominie et la cruauté de l'esclavage. Il Nous est arrivé très opportunément à Nous-même de recevoir les félicitations des dépositaires suprêmes du pouvoir public pour avoir obtenu, grâce à de persévérantes instances, que l'on fit droit aux réclamations prolongées et si justes de la nature et de la religion.

Un autre souci Nous reste cependant qui Nous préoccupe vivement au sujet d'une affaire semblable et qui réclame Notre sollicitude. C'est que si l'ignoble traite d'êtres humains a réellement cessé sur mer, elle n'est que trop largement pratiquée sur terre et avec trop de barbarie, notamment dans certaines contrées de l'Afrique.

Du moment, en effet, qu'aux yeux des mahométans, les Ethiopiens et les habitants de nations semblables sont considérés comme étant à peine en quelque chose supérieurs aux brutes, il est aisé de concevoir en frémissant avec quelle perfidie et quelle cruauté ils les traitent. Ils font subitement irruption à la manière et avec la violence des voleurs dans les tribus de l'Ethiopie, qu'ils surprennent à l'improviste ; ils envahissent les villes, les campagnes et les villages, dévastant et pillant toutes choses ; ils emmènent comme une proie facile à prendre, les hommes, les femmes et les enfants pour les conduire de vive force aux marchés les plus infâmes.

C'est de l'Egypte, du Zanzibar et en partie du Soudan, comme d'au-

tant de stations, que partent ces abominables expéditions ; des hommes chargés de chaînes sont contraints de parcourir un long chemin, soutenus à peine par une nourriture misérable, accablés d'horribles coups ; ceux qui ne peuvent l'endurer sont voués à la mort ; ceux qui survivent sont condamnés à être vendus en troupe et étalés devant des acheteurs cruels et cyniques. Chacun de ceux ainsi vendus et livrés se voit exposé à la déplorable séparation de sa femme, de ses enfants, de ses parents, et le maître au pouvoir duquel il échoit l'assujettit à un esclavage très dur et abominable, l'obligeant même à embrasser la religion de Mahomet.

Nous avons, à notre grande douleur, entendu naguère ces choses de la bouche de quelques-uns de ceux qui avaient été témoins, les larmes aux yeux, d'une aussi infâme ignominie, et leur récit est confirmé par les récents explorateurs de l'Afrique équatoriale. Il résulte même de leur témoignage que le nombre des Africains vendus chaque année, à l'instar des troupeaux de bêtes, ne s'élève pas à moins de quatre cent mille, dont la moitié environ, après avoir été accablés de coups le long d'un âpre chemin, succombent misérablement, de telle sorte que les voyageurs, combien c'est triste à dire ! en suivent la trace faite des restes de tant d'ossements.

Qui ne serait pas touché à la vue de tant de maux ? Pour nous, qui tenons la place du Christ, le Libérateur et Rédempteur très aimant de tous les hommes, et qui Nous réjouissons si vivement des mérites si nombreux et si glorieux de l'Eglise envers toutes sortes de malheureux, c'est à peine si nous pouvons exprimer de quelle commisération Nous sommes pénétrés envers ces populations infortunées, avec quelle immense charité Nous leur tendons les bras, combien Nous désirons ardemment pouvoir leur procurer tous les secours et les soulagements possibles, afin que, affranchis de l'esclavage des hommes en même que de celui de la superstition, il leur soit enfin donné de servir le seul vrai Dieu, sous le joug très suave du Christ, et d'être admis, avec nous, au divin héritage. Dieu veuille que tous ceux qui sont en possession du commandement et du pouvoir, ou qui veulent sauvegarder le droit des gens et de l'humanité, ou qui se dévouent sincèrement aux progrès de la religion, s'efforcent tous ardemment, sur Nos instances et Nos exhortations, de réprimer, d'empêcher et d'abolir cette traite, la plus ignoble et la plus infâme qui se puisse imaginer.

En attendant et tandis que, grâce à un mouvement plus accentué du talent et de l'activité, de nouvelles voies sont ouvertes vers les régions africaines et de nouvelles relations commerciales y sont fondées, que les hommes voués à l'apostolat s'efforcent de leur mieux d'obtenir qu'il soit pourvu à la liberté et au salut des esclaves. Ils n'obtiendront de succès en cela qu'autant que, soutenus par la grâce divine, ils se consacreront tout entiers à propager notre très sainte foi et travailleront de plus en plus ardemment à son développement, car c'est le fruit insigne de cette foi de favoriser et d'engendrer admirablement la liberté « dans laquelle » nous avons été affranchis par le Christ. »

A cet effet, nous les exhortons à considérer, comme dans un miroir de vertu apostolique, la vie et les œuvres de Pierre Clavet, à qui Nous avons décerné récemment la gloire des autels, qu'ils tiennent les yeux fixés sur lui ; l'admirable constance avec laquelle il se dévoua tout entier



pendant quarante années consécutives au milieu de ces malheureux troupeaux d'esclaves noirs, lui valut d'être vraiment considéré comme l'apôtre de ceux dont il se disait lui-même et se faisait le serviteur assidu. Si les missionnaires ont soin de retracer et de reproduire en eux la charité et la patience de cet apôtre, ils deviendront assurément les dignes ministres du salut, des consolateurs, des messagers de paix, et il leur sera donné, Dieu aidant, de convertir la désolation, la barbarie, la férocité en l'heureuse prospérité de la religion et de la civilisation.

Nous sentons maintenant le besoin de diriger vers vous, Vénérables Frères, Notre pensée et Nos présentes lettres, pour vous manifester de nouveau et pour partager avec vous la grande joie que Nous éprouvons au sujet des décisions qui ont été publiquement adoptées dans l'empire du Brésil relativement à l'esclavage. Du moment, en effet, qu'il a été pourvu par la loi à ce que tous ceux qui se trouvent encore dans la condition d'esclaves aient désormais à être admis au rang et aux droits des hommes libres, non seulement cela Nous semble en soi bon, heureux et salutaire, mais Nous y voyons aussi confirmée et encouragée l'espérance d'actes dont il faut se réjouir pour l'avenir des intérêts civils et religieux. Ainsi le nom de l'empire du Brésil sera à bon droit célébré avec louange chez toutes les nations les plus civilisées, et en même temps le nom de l'auguste empereur dont on rapporte cette belle parole, qu'il ne désire rien tant que de voir promptement aboli dans ses Etats tout vestige d'esclavage.

Mais, pendant que ces prescriptions des lois s'accomplissent, Nous vous conjurons de vous dévouer activement de tout votre pouvoir et de consacrer vos soins les plus diligents à l'exécution de cette œuvre, qui doit surmonter des difficultés certes non légères. C'est à vous de faire en sorte que les maîtres et les esclaves s'accordent entre eux dans une pleine entente et en toute bonne foi, que rien ne soit violé en fait de clémence ou de justice, mais que toutes les transactions soient légitimement et chrétiennement résolues. Il est souverainement à souhaiter que la suppression et l'abolition de l'esclavage, voulue de tous, s'accomplisse heureusement, sans le moindre détriment du droit divin ou humain, sans aucun trouble public et de façon à assurer l'utilité stable des esclaves eux-mêmes dont les intérêts sont en cause.

A chacun de ceux-ci, aussi bien à ceux qui sont déjà libres qu'à ceux qui vont le devenir, Nous signalons avec un zèle pastoral et un cœur paternel quelques salutaires enseignements choisis dans les oracles du grand Apôtre des nations.

• Qu'ils gardent religieusement un souvenir et un sentiment de reconnaissance et qu'ils s'efforcent de le professer avec soin envers ceux à l'œuvre et aux desseins desquels ils doivent d'avoir recouvré la liberté. Qu'ils ne se rendent jamais indignes d'un si grand bienfait et que jamais non plus ils ne confondent la liberté avec la licence des passions ; qu'ils s'en servent, au contraire, comme il convient à des citoyens honnêtes, pour le travail d'une vie active, pour l'avantage et le bien de la famille et de l'Etat. Qu'ils remplissent assidument, non pas tant par crainte que par esprit de religion, le devoir de respecter et d'honorer la majesté des princes, d'obéir aux magistrats, d'observer les lois ; qu'ils s'abstiennent d'envier les richesses et la supériorité d'autrui, car on ne saurait assez regretter qu'un grand nombre parmi les plus pauvres se

laissent dominer par cette envie qui est la source de beaucoup d'œuvres d'iniquité contraires à la sécurité et à la paix de l'ordre établi. Contents plutôt de leur sort et de leurs biens, qu'ils n'aient rien de plus à cœur, qu'ils ne désirent rien tant que les biens célestes, pour l'obtention desquels ils ont été mis sur la terre et rachetés par le Christ ; qu'ils soient animés de piété envers Dieu, leur Maître et Libérateur ; qu'ils l'aiment de toutes leurs forces, qu'ils en observent les commandements en toute fidélité. Qu'ils se réjouissent d'être les fils de son Epouse, la sainte Eglise, qu'ils s'efforcent d'être dignes d'elle et de répondre autant qu'ils peuvent à son amour par le leur propre.

Insistez, Vénérables Frères, pour que les affranchis soient profondément imbus de ces enseignements, afin que, comme Nous le désirons par dessus tout et comme c'est aussi votre désir et celui de tous les bons, la religion recueille la première et assure à jamais, dans toute l'étendue de l'Empire, les fruits de la liberté qui est octroyée.

Afin que cela soit heureusement réalisé, Nous demandons et implorons de Dieu les grâces les plus abondantes et l'aide de la Vierge Immaculée. Comme gage des faveurs célestes et en témoignage de Notre bienveillance paternelle, Nous accordons affectueusement la bénédiction apostolique à vous, Vénérables Frères, au clergé et à tout le peuple.

Donné à Rome, près Saint-Pierre, le 5 mai 1887, en la onzième année de Notre Pontificat.

LÉON XIII, PAPE.





## QUATRIÈME PARTIE

---

### CHRONIQUE

---

#### GRANDE-BRETAGNE

Le 8 août, à Mansion House, a eu lieu le banquet donné par le Lord maire en l'honneur du Cabinet.

Lord Salisbury, répondant au toast porté au ministère, dit que le Gouvernement a remporté un grand succès au Parlement en résolvant la question du Gouvernement local de manière à ne pas affecter les privilèges du Lord maire et du corps municipal, qui en seront, au contraire, augmentés aux yeux des nations étrangères.

Faisant allusion à la conversion des Consolidés, le marquis de Salisbury montre que, tandis que tous les Etats européens augmentent leur dette, l'Angleterre seule diminue la sienne et améliore son crédit.

Parlant de la question irlandaise, l'orateur dit que le Cabinet a obtenu de grands résultats.

Le mal de l'Irlande, c'est la pauvreté; il faut y remédier en facilitant aux Irlandais les moyens de s'enrichir par la protection de la liberté du travail et par le respect des contrats. Le Gouvernement a réussi à tempérer la tyrannie des associations illégales et à assurer l'observation des contrats. La continuation d'une administration ferme et raisonnée donnera la liberté complète à l'Irlande, rendra sacrés les contrats et aura pour résultat final de ramener la prospérité dans le pays.

En ce qui concerne les affaires étrangères, Lord Salisbury est heureux de constater que la tranquillité prévaut. Ce n'est pas qu'il veuille préjuger dans quelle voie la passion populaire pourrait engager les forces des nations; mais il peut répéter dans cette salle, avec plus de confiance que jamais, ce qu'il y a déjà dit, que le but poursuivi par les souverains est d'assurer la paix.

A l'heure présente, il est difficile de se rendre compte des dangers que la question égyptienne et celle de la Bulgarie ont pu faire craindre dans le passé.

Aujourd'hui tout se passe en Egypte au gré de nos vœux, continue Lord Salisbury; sans doute, il y a encore sur la frontière des dangers auxquels il faut veiller. Ces dangers ne sauraient inspirer de craintes à l'Angleterre, mais ils doivent lui rappeler que l'on ne saurait diminuer les précautions prises dans l'intérieur de l'Egypte.

Les difficultés financières qui avaient paru insurmontables ont, au contraire, été vaincues par l'habileté de Sir Edgard Vincent et de ses collaborateurs; l'Egypte est maintenant classée parmi les puissances solvables; ce résultat est assurément fait pour plaire, mais il ne modifie pas l'orientation de la politique anglaise en Egypte. L'Angleterre ne vise pas à l'annexion du pays; ce qu'elle désire, c'est que l'Egypte soit en mesure de se suffire à elle-même, qu'elle soit assez forte pour maîtriser les désordres intérieurs et repousser tout ennemi du dehors.

L'Angleterre, jusqu'à ce qu'elle ait acquis la certitude que l'Egypte peut accomplir cette tâche, demeurera pour l'assister; mais elle renoncera avec joie à supporter ce fardeau peu nécessaire, aussitôt qu'elle sera convaincue que le moment est venu de l'abandonner.

Pour la Bulgarie, tout indique de ce côté que la tranquillité et la paix ne seront pas troublées. Je crois pouvoir exprimer l'espoir que peu à peu les principaux hommes d'Etat de l'Europe en viendront à considérer que la meilleure chose à faire, c'est de laisser la Bulgarie livrée à elle-même (applaudissements), de la laisser se développer au gré de ses habitants, dans la voie choisie par ceux qui ont montré un courage si grand, un caractère si haut, qui se sont montrés dignes d'être les fondateurs d'une grande nation; car cette voie est celle qui convient le mieux à l'accomplissement de sa propre destinée et au développement de la prospérité nationale. Je crois qu'une politique pareille réunira les suffrages de toutes les nations européennes. Elle conviendra à l'Angleterre qui ne désire que la liberté et l'indépendance du peuple bulgare.

Je crois qu'elle conviendra à l'Allemagne qui a constamment déclaré qu'elle se désintéresserait de la question, et à l'Autriche qui désire le maintien du *statu quo* territorial. Je crois que, tout bien considéré, elle conviendra aussi à la Russie, dont la seule préoccupation est de n'avoir pas vainement fait appel à la bravoure de ses soldats qui versèrent leur sang pour assurer la liberté de la Bulgarie. Il me semble que, si la Bulgarie devient prospère et heureuse, ce sera la plus haute satisfaction que puisse désirer la Russie. Le jugement de la postérité dira que, sur la valeur russe comme sur un fondement inébranlable, fut bâti l'édifice qui abrite une nation tranquille, heureuse et marchant dans la voie du progrès.

Quant à la paix et à la façon dont elle peut être affectée par les actes récents des souverains de l'Europe, je crois que l'entrevue des empereurs d'Allemagne et de Russie présente un grand intérêt.

L'orateur fait d'abord allusion à l'empereur défunt, dont il prononce l'éloge, et il ajoute :

Nous ne pouvons que reconnaître que l'empereur actuel assume, avec un pouvoir colossal, de lourdes responsabilités; mais il y a lieu d'espérer que, fortifié par l'exemple de ses ancêtres, il sera à la hauteur de sa tâche.

Dès le commencement de son règne, il a montré qu'il comprenait la valeur de la paix, non-seulement pour l'humanité, mais aussi pour l'empire nouvellement créé, auquel la paix est absolument nécessaire et qui, sans la paix, verrait remettre en jeu les magnifiques résultats aujourd'hui obtenus.

Je regarde donc avec quelque étonnement les appréhensions sinistres qu'a fait naître l'entrevue des deux empereurs. Quant à moi, cet événement me paraît avoir une tout autre portée. Je crois que rien, en ce moment, n'est plus désirable pour le monde que de voir la politique de la Russie dirigée de plus en plus dans un sens parallèle à la politique de l'Allemagne.

L'Allemagne est, comme l'Angleterre, un Etat qui a gagné tout ce qu'elle peut gagner dans les hasards terribles de la guerre et qui ne désire plus qu'une chose, poursuivre son développement moral et industriel sur la base des arrangements territoriaux existants.

C'est cet esprit qui anime et qui doit animer l'empereur d'Allemagne. Plus l'empereur de Russie aura été amené, par ses conversations personnelles avec l'empereur allemand, à adopter ces vues, plus cela contribuera à la paix de l'humanité. Je suis convaincu que les conversations de l'empereur d'Allemagne avec le tzar donneront de la force à l'empereur de Russie, qui s'est montré pendant tout son règne, non-seulement singulièrement franc et honnête, mais profondément dévoué aux intérêts de la paix.

Ces conversations lui donneront la force d'imposer sa politique à son peuple et de former une grande ligue de la paix, ligue qu'aucune puissance turbulente ne pourra rompre. Souvenez-vous que la paix entre la Russie et l'Allemagne,

c'est aussi la paix avec l'Autriche, c'est la paix avec tous les pays où le maintien de l'état de choses actuel est une nécessité impérieuse.

C'est pourquoi tout ce qui a eu lieu en Europe récemment me parait contribuer à la paix, et il va sans dire que les efforts de l'Angleterre seront toujours dirigés vers le maintien de la paix, parce que nous sommes convaincus qu'une paix durable et certaine peut seule assurer la prospérité, la liberté et le progrès.

## BULLETIN BIBLIOGRAPHIQUE

### Revue des Deux-Mondes.

1<sup>er</sup> août. — *Le Pouvoir judiciaire aux Etats-Unis*, par le duc de Noailles; — *Une Cour allemande au XIX<sup>e</sup> siècle, l'Electeur de Hesse*, par G. Rothan; — *le marquis d'Argenson, ministre des affaires étrangères*, par Valbert.

15. — *La conquête de l'Algérie. VI. L'insurrection de 1845, Sidi Brahmî, la chasse à l'Emir*, par M. Camille Rousset. — *Une Cour allemande au XIX<sup>e</sup> siècle, l'Allemagne en 1848*, par G. Rothan; — *la Renonciation des Bourbons au trône d'Espagne; II, la seconde pensée de Louis XIV, résistance de Philippe, sa renonciation définitive*, par le marquis de Courcy; — *L'Etat moderne et ses fonctions. I. L'Etat, la Société et l'individu, la genèse des fonctions de l'Etat*, par M. Paul Leroy-Beaulieu.

### Revue d'histoire diplomatique.

1888, III. — *Une négociation à la Cour de Catherine II*, par A. Geffroy. (Cette négociation a été menée en 1791 par le général suédois de Stedingk, dont la correspondance, spirituellement commentée et encadrée par M. Geffroy, abonde en faits intéressants et piquants qui font comprendre la situation respective de la Suède et de la Russie à cette époque.) — *Molière et le cérémonial turc à la Cour de Louis XIV*, par Albert Vandal. (Récit des plus curieux, qui jette un jour inattendu sur le bourgeois gentilhomme; la conclusion est celle-ci : en mettant sur la scène l'Orient travesti, l'esprit français prenait sa revanche des hauteurs de la diplomatie ottomane et Molière vengeait Louis XIV.) — *Correspondance d'un représentant du duc de Modène à la Cour de Vienne (1659-1660)*, par L. Olivi, professeur à l'Université de Modène. — *Projet de démembrement de la France par les alliés en 1815*, par E. de Vorges (avec le plan dressé par le général Knessebeck, commissaire militaire de la Prusse). — *Comptes-rendus de diverses publications importantes, notamment de la Société historique d'Utrecht, de la Société impériale historique de Saint-Petersbourg*, de la collection des traités conclus par le Portugal, des archives du prince Woronzow. — *Rapport du secrétaire-général de la Société d'histoire diplomatique.*

### Revue de droit international et de législation comparée.

1888, III. — *Les incidents de Pagny et de Schirmeck à la frontière franco-allemande* (avril et septembre 1887), par le baron de Holtzendorff. (Article fort instructif et impartial; il serait à désirer que pour les incidents de ce genre, on fût plus souvent animé des sentiments que manifeste l'éminent auteur. Il pense que pour ces difficultés qui se présentent trop souvent aux frontières, l'arbitrage pourrait jouer un rôle fort utile et il fait ressortir avec raison les dangers que produit la presse avec ses excitations des passions populaires.) — *L'incident consulaire franco-italien à Florence*, par Gabba, professeur à l'Université de Pise. (L'auteur pense que les autorités judiciaires italiennes n'avaient dans l'affaire aucune compétence à l'égard du consul de France; on pourra comparer à un point de vue tout différent l'article publié par M. Pierantoni,



sénateur et professeur à l'Université de Rome, dans la *Revue internationale* du 25 janvier dernier.) — *Les juifs en Belgique*, par Ch. Demeure (avec différents documents). — *Le privilège d'exterritorialité spécialement dans ses rapports avec la validité des mariages célébrés à l'Ambassade ou au Consulat*, par E. Stocquart. (L'auteur a entrepris de faire connaître au public de langue française l'important ouvrage de M. Dicey, professeur à Oxford, sur le *Statut personnel anglais*; il en a déjà publié un volume; le présent article est emprunté au second volume en préparation. M. Stocquart ne se contente pas de traduire et d'annoter; il ajoute des chapitres entiers. Celui que nous annonçons ici contient les renseignements les plus complets sur l'état des diverses législations en ce qui concerne les mariages célébrés devant les agents diplomatiques ou consulaires. Nous rendrons compte de l'ensemble du travail de MM. Dicey et Stocquart.)

### Annales de l'Ecole des sciences politiques.

1888, III. — *Les origines de la Constitution allemande*, par André Lebon. (Complément d'un travail du même auteur sur la *Constitution allemande et l'hégémonie prussienne*.) — *L'Afrique équatoriale*, par L. Poincard (les productions, la race, l'immigration européenne, le partage de la région, avec une bibliographie). — *La politique française au Congrès de Rastadt* (suite), par R. Kœchlin. — *Du frain des monnaies spécialement dans l'Union latine*, par Paul Fauchille. (Travail qui, quoique portant sur un sujet en apparence fort restreint, soulève des questions très intéressantes au point de vue théorique ou pratique et les discute d'une manière très remarquable, avec beaucoup de clarté et de précision). — *La Conférence internationale des sucres*. (Exposé de la situation qu'il s'agit de régler et indication des systèmes suivis dans les différents pays.)

### Le Mémorial diplomatique.

14 juillet. — *La prochaine entrevue des Empereurs*. — *L'Etat indépendant du Congo*. (Organisation du Gouvernement.)

21. — *L'entrevue de Peterhof*. — *L'Etat du Congo*. (Organisation judiciaire.) — Rapport officiel sur la maladie de l'Empereur Frédéric III. — Encyclique du Pape aux évêques irlandais (24 juin 1888).

28. — *Les résultats de Peterhof*. — *L'Etat du Congo*. (Droit pénal, civil et commercial.) — Négociations entre le Portugal et le Zanzibar pour leurs frontières respectives. (D'après des *Livres blancs* publiés par le Gouvernement portugais.)

4 août. — *Le point d'interrogation bulgare*. — Rapport du prince de Bismarck sur le projet de mariage du prince de Battenberg. (Ce rapport a été publié par la *Nouvelle-Revue* du 1<sup>er</sup> août; il a été déclaré apocryphe par les journaux officieux allemands.)

11. — *Autriche et Russie*. — *L'incident de Massouah*. — *Les missions religieuses au Congo*. — Rapport du prince de Bismarck sur le projet de mariage du prince de Battenberg (extraits de journaux allemands).

18. — *Les illégalités bulgares*. — *L'Etat indépendant du Congo*. (Régime foncier.) — Traité de commerce et de navigation de la Russie avec l'Espagne (20 juin/2 juillet 1887).

25. — *A propos de l'entrevue de Friedrichsruhe*. — La question de Massouah. — Convention d'extradition de l'Espagne avec la Russie (12/24 avril 1888).

### Bulletins consulaires anglais.

(Derniers fascicules.)

N<sup>os</sup> 353. Autriche-Hongrie. — Rapport sur 1887.

354. Danemark. — L'agriculture en 1887.

94. France. — Progrès de l'Algérie.

- 345. France. — L'agriculture en Bretagne.
- 353. France. — Commerce de la Corse.
- 350. Espagne. — Commerce de Cadix.
- 96. Italie. — Les cocons en 1887.
- 351. Italie. — Le commerce de la Sardaigne.
- 352. Italie. — L'agriculture de la Sardaigne.
- 95. Montenegro. — Exploration à Celtaïné.
- 344. Pays-Bas. — Commerce de Batavia.
- 361. Portugal. — L'agriculture en 1887.
- 343. Portugal. — Le commerce en 1887.
- 346. Russie. — Commerce d'Odessa.
- 368. Suède. — Commerce de Stockholm.
- 342. Turquie. — Commerce de Trébizonde.
- 347. Turquie. — Agriculture de Caveilla.
- 348. Turquie. — Commerce de Bassorah.
- 358. Turquie. — Etat de l'agriculture en Roumélie.
- 363. Turquie. — Commerce de Jérusalem et de Jaffa.
- 360. Maroc. — Commerce de Tanger.
- 340. Etats-Unis. — Agriculture dans la Caroline du Nord.
- 356. Etats-Unis. — Agriculture en Californie.
- 362. Etats-Unis. — Agriculture au Colorado.
- 370. Etats-Unis. — Commerce de New-York.
- 374. Brésil. — Commerce de Pernambuco.
- 369. Chili. — Condition de l'agriculture au Chili.
- 364. Hondaras. — Commerce de Truxello.
- 349. Pérou. — Commerce de Mollendo.
- 341. Chine. — Commerce de Auroy.
- 365. Chine. — Commerce de Ningpo.
- 366. Chine. — Commerce de Chefoo.
- 373. Chine. — Commerce de Chinkiang.
- 372. Corée. — Commerce en 1887.

---

### Bulletin consulaire français.

- Numéro de juillet. — Chine. — Commerce et industrie du Kouang-Tong.  
 Transwaall. — Commerce en 1887.  
 Inde. — Commerce de Bombay en 1886-87.  
 Allemagne. — Fabrication de la bière en Silésie.  
 Turquie. — Commerce d'Erzeroum.  
 Malte. — Navigation en 1887.  
 Etats-Unis. — Commerce de Chicago.

---

**La France, la Russie et l'Europe**, par Anatole Leroy-Beaulieu. Un vol. in-18, Paris, 1888, Calmann Levy.

La question de l'alliance Franco-Russe, qui a vivement passionné, dans ces derniers temps, non pas les hommes d'Etat, ni ceux qui sont au courant de la politique extérieure, mais l'immense majorité du peuple français, avait inspiré un article, qui, paru il y a quelques mois, dans la *Revue des Deux-Mondes*, avait fait, en quelques jours, le tour des Chancelleries et de la Presse européenne; cet article était de M. A. Leroy-Beaulieu. — Peu d'hommes connaissent la Russie, comme lui; son livre, sur l'empire des Tsars, est classique, en Russie même. M. Leroy-Beaulieu, après avoir étudié, dans ce vaste ouvrage, la population, le gouvernement, les ressources et la politique générale de l'empire Moscovite, aborde aujourd'hui un sujet plus délimité. En Europe, il voit la France isolée en face des nations coalisées, à l'exception de la seule Russie qui

garde une neutralité bienveillante; en Asie, il voit les deux colosses Russe et Anglais dressés l'un vis-à-vis l'autre, séparés seulement par d'étroits territoires; et il se demande : 1° Quelle pourra bien être, en Europe, l'attitude de la Russie au cas d'une guerre déclarée entre les puissances occidentales et 2° si et comment le conflit Anglo-Russe s'engagera en Asie, quelle influence il peut avoir sur la politique russe en Europe, quelle conséquence il peut avoir sur la politique russe en Asie.

En Europe — et pour ce qui nous concerne plus particulièrement — il dissipe courageusement nos illusions de l'alliance Franco-Russe; après cette lecture, il ne reste plus rien; et elle apparaît chimérique, irréalisable et, si par impossible elle se réalisait, profitable, uniquement à la Russie. La Russie restera neutre, le maximum de ce que l'on pourrait attendre d'elle serait qu'elle ne laissât pas les mains absolument libres à l'Allemagne. Son attention se porte vers l'Asie; elle est une puissance asiatique, elle s'y est révélée une colonisatrice admirable, elle y a de grandes destinées; sa supériorité, au moins actuelle, vient de ce qu'elle est invinciblement obstinée vers un même but, qu'elle a su s'assimiler et s'attacher les populations conquises et enfin, qu'elle vient de s'assurer, avec son territoire européen, par des travaux gigantesques, des communications rapides et sûres. Les causes de sa faiblesse proviennent de ce qu'elle inquiète et menace deux grandes puissances: l'Angleterre, qui craint l'effet de ce voisinage sur les populations Indiennes, la Chine, à qui, depuis deux cents ans, en pleine paix et dans des territoires, non contestés, elle a enlevé plus de 10,000 kilom. carrés; que sortira-t-il de là? C'est l'inconnu. M. A. Leroy-Beaulieu croit à une alliance éventuelle Anglo-Chinoise. — Les raisons qu'il donne de son opinion sont un peu longues et délicates à déduire; nous ne pouvons que renvoyer le lecteur à son livre, sûr de lui procurer, ainsi, un enseignement et un plaisir.

J. C.

### Les Italiens à Massaoua.

Sous ce titre, la *Revue britannique* du mois d'août publie une longue lettre de M. Flourens, ancien ministre des affaires étrangères. M. Flourens établit que la notification de la prise de possession de Massaoua par l'Italie ne peut avoir pour effet de lui assurer d'une manière régulière et définitive la souveraineté sur cette partie de l'Afrique. « Cette idée, dit-il, d'appliquer les stipulations de l'Acte de la Conférence du Congo à l'empire ottoman est ingénieuse, et, si elle est d'une pratique aussi facile, on peut s'étonner qu'elle n'ait encore reçu aucune exécution. L'Angleterre n'a plus qu'à notifier à l'Europe sa prise de possession de la vallée du Nil, et l'Egypte lui appartient. Bientôt les autres puissances suivront cet exemple et s'approprieront les autres provinces de l'empire ottoman. » Il nous paraît inutile de reproduire la démonstration de M. Flourens sur ce point: elle a déjà été faite à plusieurs reprises.

M. Flourens rappelle également que le Khédive et le Sultan n'ont jamais cessé de protester contre l'occupation de Massaoua. « Cette prise d'une ville, disait le Gouvernement égyptien en 1883, qui appartient depuis si longtemps à l'empire ottoman et où l'ordre n'a jamais été troublé, ne peut être considérée que comme un acte de piraterie. » De son côté, le Cabinet du Quirinal faisait déclarer officiellement par ses agents que « l'occupation par les troupes royales de points stratégiques sur le littoral de la mer Rouge était une mesure d'ordre public dans l'intérêt de toutes les puissances et qui laissait intacts les droits de la souveraineté de la Porte. » Ce sont-là également des faits connus auxquels se réfère la Note turque que nous publierons prochainement.

Un fait moins connu, c'est que le Gouvernement italien a lui-même admis, au mois de juillet de l'année dernière, l'existence des Capitulations à Massaoua. Voici comment M. Flourens s'exprime à ce sujet :

Au mois de janvier de l'année dernière, la colonie grecque de Massaoua manifesta à son Gouvernement le désir d'être protégée par le représentant



d'une des grandes puissances. Le ministre du roi Georges à Paris demanda au Gouvernement de la République d'autoriser notre vice-consul à se charger provisoirement de la protection des intérêts helléniques. Il fut déferé à ce vœu, justifié par les excellents rapports qui existent entre les deux Etats, et des instructions furent, en conséquence, données à notre agent à Massaoua.

La protection des sujets hellènes, dans cette ville, se trouvait donc régulièrement établie, lorsque le 17 juillet, les autorités italiennes y arrêtrèrent un notable commerçant grec, M. Constantin Nicolopoulo. Dans une perquisition, on avait, paraît-il, découvert chez lui vingt-cinq cartouches de fusil Snider. Pour ce fait, il fut condamné à quatre mois de prison. Dès que l'arrestation et la condamnation furent connues en France, le Cabinet de Paris s'empressa d'adresser des représentations à celui de Rome. Sans discuter le bien fondé du jugement, il fit observer au Gouvernement italien qu'il ne saurait être, en tout cas, susceptible d'exécution, le seul fait de l'arrestation de Constantin Nicolopoulo constituant une violation des privilèges des nationaux et protégés français, en pays de Capitulations.

Nous rappelons qu'en Tunisie, où notre situation était incontestablement plus régulière que celle de l'Italie à Massaoua, nous n'avions jamais exécuté aucun jugement d'un Tribunal militaire ou même civil contre un sujet italien, tant que le Gouvernement royal n'avait pas renoncé à sa juridiction. Nous déclarions nettement que nous ne pouvions accepter qu'il en fût autrement à Massaoua, et que nous entendions faire respecter le principe en vertu duquel les Capitulations ne peuvent être abrogées, dans les pays d'Orient, que par le consentement des puissances occidentales au profit desquelles elles ont été établies. En conséquence, nous réclamions la mise en liberté immédiate de M. Constantin Nicolopoulo, en assurant que nous saurions réprimer nous-mêmes tous les actes de nos nationaux ou protégés qui seraient contraires aux lois ou règlements ou de nature à compromettre la sécurité de l'armée italienne.

M. Crispi voulut bien se souvenir en ce moment qu'en même temps qu'homme d'Etat il était jurisconsulte. Il reconnut le bien fondé, en droit, de notre thèse. Il annonça à M. Gérard, notre chargé d'affaires à Rome, qu'il allait aviser le général Saletta d'avoir à considérer la protection française comme continuant à s'exercer en faveur des sujets grecs à Massaoua dans les mêmes conditions que par le passé. M. Constantin Nicolopoulo fut remis en liberté.

M. Flourens donne aussi de très intéressants détails sur les bons offices rendus par les Français aux Italiens à Massaoua, bons offices reconnus à plusieurs reprises par le Gouvernement italien; c'est d'abord M. Soumagne, notre consul, qui, en mars 1877, obtient la mise en liberté des prisonniers italiens détenus par le Négus.

Quelques semaines auparavant, ce même M. Soumagne avait été l'objet d'odieuses insinuations.

Lorsque le ras abyssinien dessina son mouvement en avant, le général de Robilant, alors ministre des affaires étrangères, monta à la tribune de Montecitorio pour qualifier cette marche de démonstration sans importance et l'armée du ras de poignée de bandits. On juge quelle fut la déception quand, le 1<sup>er</sup> février 1887, ce même ministre fut obligé, du haut de cette même tribune, de confesser à la Chambre que, le 26 janvier, trois compagnies italiennes appuyées par une forte colonne d'irréguliers s'étaient laissées envelopper par les troupes du ras, et, après quelques heures d'une résistance désespérée, anéantir.

Dans le premier moment d'exaspération qui suivit le désastre de Dogali, on chercha une victime expiatoire à sacrifier aux colères populaires. Quelques officieux, gallophobes affolés, essayèrent de détourner sur notre vice-consul l'orage qui menaçait le ministère. Il n'est que juste de reconnaître que le bon sens public fit vite justice de cette manœuvre et que les autorités italiennes, à Massaoua, n'y prêtèrent pas les mains.

Notre agent, M. Soumagne, m'écrivait à ce sujet, le 23 février 1887 : « Avec le calme, le bon sens et la raison sont revenus. Les Italiens de Massaoua ont compris tout l'odieux des insinuations qu'une certaine presse s'est permise à



mon égard. Aujourd'hui, chacun s'applique à me les faire oublier. Mes relations avec le général Gené sont bonnes. Il est venu me prêter de ne tenir aucun compte des excès auxquels s'étaient, dans l'ignorance de la vérité, livrées quelques feuilles publiques contre moi. « Ce sont des fous, me dit-il, qui auraient besoin d'être douchés. » Il a ajouté : « Vos conversations et les communications « que vous m'avez faites des renseignements toujours exacts et circonstanciés « que vous receviez ont été la note vraie de la situation. » Sa correspondance privée avec moi en témoigne bien plus que tout ce que je pourrais en dire. »

Mais ce ne sont pas seulement nos agents officieux qui prêtaient aux Italiens leur concours; l'explosion d'une poudrière avait fait de nombreuses victimes dans l'armée italienne. Le général Saletta, qui avait succédé au général Gené, écrivait au général du vice-consulat de France :

« Je dois signaler la conduite paternelle et évangélique du Père Paillard qui, avec un zèle vraiment chrétien, s'est rendu immédiatement sur le lieu du désastre pour administrer les derniers conforts religieux à nos pauvres victimes. Il est juste que je rende un témoignage de gratitude à vos sœurs de charité pour l'empressement avec lequel elles ont voulu prendre part à l'assistance aux blessés qui avaient besoin de soins immédiats. J'ai vivement apprécié toutes ces attestations de philanthropie qui nous sont parvenues de personnes de nationalité française et, en vous remerciant personnellement, je vous prie d'être, auprès d'elles, l'interprète de la gratitude de tous les Italiens ici résidents. »

Ce zèle philanthropique au profit des nationaux Italiens allait bientôt même mettre en péril l'existence de nos missions en Ethiopie et la vie de leurs membres.

Le comte Savoiroux était retenu comme otage à Asmaia. La captivité, pour lui, avait été rigoureuse, et sa santé, fortement ébranlée, inspirait les plus sérieuses inquiétudes. Sa famille, ses amis, faisaient auprès des autorités italiennes, comme du consulat et de la mission française, les instances les plus vives pour que les derniers efforts fussent tentés à l'effet d'obtenir sa libération. A toutes les prières qui lui étaient adressées, le Ras Alula répondait que, par ordre de son maître, il ne pouvait relâcher le comte Savoiroux que si, de son côté, le commandant italien rendait la liberté au supérieur du couvent des moines éthiopiens à Jérusalem, l'abba Ouledé Sémaët, en ce moment détenu à bord du *Garibaldi*, à l'ancre dans le port de Massaoua. Les négociations relatives à cet échange furent longues et laborieuses. Enfin, après un entretien avec le général Saletta, le Père Paillard, supérieur de la maison de Massaoua, crut pouvoir écrire au Père Coulbeau, supérieur de la maison d'Akour.

De cette lettre, que le Père Coulbeau reçut avec la permission du Ras Alula, auprès duquel il était à ce moment, il inféra qu'il était autorisé à se porter garant que, si le comte Savoiroux était rendu à sa famille, l'abba Ouledé-Sémaët serait libre de continuer sa route. Dès que le Père Coulbeau eut fait connaître au Ras Alula cette promesse et se fut porté garant de son exécution, le comte Savoiroux fut reconduit jusqu'aux avant-postes italiens. Mais, lorsque les Abyssins réclamèrent à leur tour l'abba Ouledé-Sémaët, il se trouva qu'il y avait eu malentendu. Soit que le Père Paillard eût mal compris ce que le commandant italien l'avait autorisé à écrire, soit que le Père Coulbeau eût mal interprété la lettre du supérieur de la maison de Massaoua, le général Saletta affirma n'avoir rien promis touchant l'abba Ouledé-Sémaët. A la demande de notre vice-consul, il consentit, toutefois, à le remettre en liberté, mais à la condition qu'il n'essayerait pas de pénétrer en Ethiopie et qu'il retournerait directement à Jérusalem sans avoir aucune communication avec personne.

Irrité de cette décision, le Négus rendit nos missionnaires responsables de ce qu'il considérait comme un manque de parole. Le Père Coulbeau fut chargé de fers; il ne dut son salut qu'à l'intervention personnelle du Ras Alula auprès de son Empereur. Les Pères de Keren et d'Akrour furent chassés de leurs maisons et frappés de verges, leurs établissements furent fermés, leurs élèves dispersés. Ce n'est qu'aux énergiques efforts de notre diplomatie que les missions françaises en Ethiopie, dont plusieurs comptent plus de quarante ans d'existence et ont rendu des services appréciables à la science et à la civilisation, durent de pouvoir se reconstituer.

# TABLE DES MATIÈRES

## PAR ORDRE CHRONOLOGIQUE

	1878	Pages
Mai . . . .	13 <i>Conférence de Berne.</i> (Transports par chemins de fer.)	
—	Première séance . . . . .	200
—	14 <i>Conférence de Berne.</i> (Transports par chemins de fer.)	
—	Seconde séance . . . . .	202
—	15 <i>Conférence de Berne.</i> (Transports par chemins de fer.)	
—	Troisième séance . . . . .	206
—	16 <i>Conférence de Berne.</i> (Transports par chemins de fer.)	
—	Quatrième séance . . . . .	211
—	18 <i>Conférence de Berne.</i> (Transports par chemins de fer.)	
—	Cinquième séance . . . . .	220
—	20 <i>Conférence de Berne.</i> (Transports par chemins de fer.)	
—	Sixième séance . . . . .	224
—	22 <i>Conférence de Berne.</i> (Transports par chemins de fer.)	
—	Septième séance . . . . .	231
—	23 <i>Conférence de Berne.</i> (Transports par chemins de fer.)	
—	Huitième séance . . . . .	237
—	25 <i>Conférence de Berne.</i> (Transports par chemins de fer.)	
—	Neuvième séance . . . . .	245
—	29 <i>Conférence de Berne.</i> (Transports par chemins de fer.)	
—	Dixième séance . . . . .	250
—	30 <i>Conférence de Berne.</i> (Transports par chemins de fer.)	
—	Onzième séance . . . . .	253
—	31 <i>Conférence de Berne.</i> (Transports par chemins de fer.)	
—	Douzième séance . . . . .	255
Juin. . . .	1 <sup>re</sup> <i>Conférence de Berne.</i> (Transports par chemins de fer.)	
—	Treizième séance . . . . .	257
—	2 <i>Conférence de Berne.</i> (Transports par chemins de fer.)	
—	Quatorzième séance . . . . .	260
—	3 <i>Conférence de Berne.</i> (Transports par chemins de fer.)	
—	Quinzième séance . . . . .	263
—	4 <i>Conférence de Berne.</i> (Transports par chemins de fer.)	
—	Seizième séance . . . . .	265
1881		
Septembre .	21 <i>Conférence de Berne.</i> (Transports par chemins de fer.)	
—	Première séance . . . . .	269
—	22 <i>Conférence de Berne.</i> (Transports par chemins de fer.)	
—	Seconde séance . . . . .	274
—	23 <i>Conférence de Berne.</i> (Transports par chemins de fer.)	
—	Troisième séance . . . . .	280
—	24 <i>Conférence de Berne.</i> (Transports par chemins de fer.)	
—	Quatrième séance . . . . .	286



		Pages
—	26 <i>Conférence de Berne.</i> (Transports par chemins de fer.)	
	Cinquième séance. . . . .	293
—	27 <i>Conférence de Berne.</i> (Transports par chemins de fer.)	
	Sixième séance. . . . .	299
—	28 <i>Conférence de Berne.</i> (Transports par chemins de fer.)	
	Septième séance. . . . .	307
—	29 <i>Conférence de Berne.</i> (Transports par chemins de fer.)	
	Huitième séance. . . . .	316
—	30 <i>Conférence de Berne.</i> (Transports par chemins de fer.)	
	Neuvième séance. . . . .	323
Octobre . .	4 <i>Conférence de Berne.</i> (Transports par chemins de fer.)	
	Dixième séance. . . . .	329
1885		
Mars . . . .	23 <i>France — Uruguay.</i> Convention relative à l'assistance judiciaire . . . . .	153
1887		
Mai . . . .	5 <i>Italie.</i> Lettre du Pape aux évêques du Brésil (Abolition de l'esclavage) . . . . .	345
Juin . . . .	4 <i>Belgique — Suisse.</i> Traité d'établissement. . . . .	129
Décembre. .	7 <i>Autriche — Hongrie — Roumanie.</i> Convention de limites . . . . .	5
—	14 <i>France — Suisse.</i> Convention concernant les écoles primaires . . . . .	132
1888		
Janvier. . .	11 <i>Conférences de Rome.</i> (Négociations commerciales franco-italiennes.) Procès-verbal IV . . . . .	25
—	13 <i>Conférences de Rome.</i> (Négociations commerciales franco-italiennes.) Procès-verbal V. . . . .	32
—	14 <i>Conférences de Rome.</i> (Négociations commerciales franco-italiennes.) Procès-verbal VI. . . . .	37
—	27 <i>Conférences de Rome.</i> (Négociations commerciales franco-italiennes.) Procès-verbal VII. . . . .	44
Février. . .	2 <i>Conférences de Rome.</i> (Négociations commerciales franco-italiennes.) Procès-verbal VIII . . . . .	50
—	<i>Suisse.</i> Compte de gestion du Conseil fédéral (Département de justice et police). . . . .	52
Avril . . . .	11 <i>Congo.</i> Décret relatif à l'arrestation des marins déserteurs. . . . .	89
—	26 Décret relatif aux marques de fabrique et de commerce. . . . .	89
Juin. . . .	15 <i>Allemagne.</i> Ordre du jour de l'Empereur à l'armée. . . . .	93
—	16 Rescrit de l'Empereur à la marine. . . . .	94
—	18 Proclamation de l'Empereur au peuple prussien. . . . .	94
—	25 Discours de l'Empereur au Reichstag. . . . .	96

---

*Le Gérant : FÉCHOZ.*